

ПРИКАЗ БЕЛОРУССКОГО БЮРО ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ

14 сентября 2004 г. № 30-од

Об утверждении Правил определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Изменения и дополнения:

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 13 декабря 2006 г. № 21-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/80 от 30.12.2006 г.) <Z60600080>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 24 июня 2008 г. № 14-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/106 от 18.07.2008 г.) <Z60800106>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 20 мая 2009 г. № 15-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/118 от 03.09.2009 г.) <Z60900118>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 24 ноября 2009 г. № 32-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/122 от 23.01.2010 г.) <Z61000122>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 13 января 2010 г. № 3-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/121 от 23.01.2010 г.) <Z61000121>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 30 мая 2014 г. № 11-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/180 от 02.06.2014 г.) <Z61400180>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 22 июня 2016 г. № 19-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/215 от 23.06.2016 г.) <Z61600215>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 19 мая 2017 г. № 15-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/229 от 22.05.2017 г.) <Z61700229>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 13 июля 2018 г. № 30-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/250 от 16.07.2018 г.) <Z61800250>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 30 июля 2019 г. № 29-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/266 от 31.07.2019 г.) <Z61900266>;

Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 25 июня 2020 г. № 17-од (зарегистрировано в Национальном реестре - № 10/284 от 26.06.2020 г.) <Z62000284>

На основании пункта 187 Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530, в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14 апреля 2014 г. № 165 ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь прилагаемые Правила определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей



ЭТАЛОН

Официальная правовая информация

Информационно-поисковая система "ЭТАЛОН", 13.11.2020

Национальный центр правовой информации Республики Беларусь

обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2. Признать утратившим силу приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 25 августа 2000 г. № 20-ОД «Об утверждении Правил определения размера вреда от дорожно-транспортного происшествия для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2000 г., № 84, 10/42).

3. Настоящий приказ вступает в силу через 10 дней со дня его официального опубликования.

Генеральный директор

П.М.Кучерин

СОГЛАСОВАНО

Заместитель Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь

В.Г.Уласень

20.10.2004

УТВЕРЖДЕНО

Приказ
Белорусского бюро
по транспортному страхованию
14.09.2004 № 30-од
(в редакции приказа
Белорусского бюро
по транспортному страхованию
30.05.2014 № 11-од)

ПРАВИЛА

определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила устанавливают порядок определения размера вреда, причиненного транспортному средству потерпевшего, транспортному средству, в отношении которого заключен договор комплексного внутреннего страхования, в результате дорожно-транспортного происшествия, подлежащего страховому возмещению по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2. Для целей настоящих Правил применяются следующие основные термины и их определения:

администратор сервера рыночных цен частей транспортных средств, материалов и стоимости нормо-часа работ по ремонту транспортных средств в организациях автосервиса – резидент Республики Беларусь, осуществляющий комплекс мероприятий, связанных с бесперебойным функционированием оборудования и программного обеспечения указанного сервера, формирование и поддержание в актуальном состоянии базы данных, дефрагментацию индексов, оптимизирование алгоритмов функционирования, обработки и предоставления пользователям информации, создание и

хранение резервных копий данных, осуществляющий иную деятельность в соответствии с настоящими Правилами;

аналогичное транспортное средство – объект-аналог наземного транспортного средства (далее – ТС), который имеет отличия от объекта оценки по обязательным и рекомендуемым идентификационным признакам;

базовая (серийная) комплектация ТС – комплект частей, установленных на ТС в соответствии со спецификацией изготовителя для ТС данной модификации;

базовый аналог ТС – исправное ТС, выбранное в качестве объекта-аналога из баз данных информационных справочников, максимально близкое по элементам сравнения к объекту оценки;

внешний износ – износ ТС и его частей, вызванный негативным влиянием внешних факторов на стоимость объекта оценки;

восстановительный ремонт ТС (далее – ремонт ТС) – комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности ТС и восстановлению ресурса ТС или его частей, выполненных в соответствии с техническими условиями изготовителя ТС, а при их отсутствии – в соответствии с технологиями, обеспечивающими качественное восстановление ТС до уровня регламентированного требованиями безопасности жизни и здоровья граждан, их имущества и охраны окружающей среды, исходя из минимизации затрат на восстановление при сохранении необходимого качества работ, материалов и частей ТС;

вспомогательный материал – материал, применяемый для разового использования в процессе ремонта ТС;

вторичный рынок ТС – рынок ТС, на котором предлагаются к продаже и реализуются находящиеся в эксплуатации исправные и неисправные ТС;

гарантийное ТС – ТС, имеющее на день наступления страхового случая действующую гарантию по пробегу (наработке) и (или) сроку эксплуатации, установленную изготовителем или его официальным представителем на ТС в целом (за исключением частей, подверженных интенсивному естественному износу или подлежащих периодической замене). К гарантийному ТС относится в том числе новое ТС, реализованное его изготовителем оптовому продавцу (дилеру) для последующей мелкооптовой или розничной продажи и которое имеет действующую гарантию изготовителя согласно договору, заключенному между изготовителем и дилером;

дата оценки – дата дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП), на которую производится определение рыночной стоимости ТС и размера вреда, причиненного ТС потерпевшего и (или) ТС, в отношении которого заключен договор комплексного внутреннего страхования, в результате этого ДТП (далее – размер вреда);

дефект эксплуатации – повреждение ТС, вызванное ненадлежащей эксплуатацией или хранением ТС или являющееся результатом некачественно проведенных ремонтных работ этого ТС;

доверенное лицо – физическое или юридическое лицо, уполномоченное на основании доверенности, выданной в установленном порядке, представлять интересы потерпевшего и (или) владельца ТС, в отношении которого заключен договор комплексного внутреннего страхования (далее – потерпевший), и (или) заинтересованного лица при осмотре ТС и других процедурах, связанных с возмещением вреда;

дополнительное оборудование – часть, установленная изготовителем на модификации объекта оценки по индивидуальному заказу, или часть, предназначенная для модификации объекта оценки, либо универсальная часть, установленная на объект оценки в процессе его эксплуатации (за исключением базовой комплектации), с целью повышения комфортности, безопасности, экономичности, расширения функций объекта оценки, не создающая после установки на объект оценки угрозы безопасности жизни и здоровью граждан, их имуществу, экологии и не нарушающая (ухудшающая) работоспособности (исправности) объекта оценки;

заинтересованное лицо – лицо, признанное в установленном порядке ответственным за вред, причиненный ТС (далее – причинитель вреда), а также другое лицо (за исключением потерпевшего), права и законные интересы которого затрагиваются решением, действием (бездействием) оценщика при проведении осмотра ТС и определении размера вреда;

заказчик – страховщик, Белорусское бюро по транспортному страхованию (далее – Белорусское бюро), юридическое либо физическое лицо, заключившее договор с исполнителем оценки на оказание услуг по определению размера вреда;

идентификация ТС – установление тождественности между объектом оценки и данными официальных документов, относящихся к этому ТС;

идентичное ТС – объект-аналог ТС, не имеющий отличий от объекта оценки по обязательным и рекомендуемым идентификационным признакам;

износ – потеря стоимости ТС и его частей в результате снижения потребительских качеств и влияния других факторов на эту стоимость;

исполнитель оценки – юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель, оказывающие заказчику услуги по определению размера вреда для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС;

исправное ТС – ТС, техническое состояние и комплектация которого соответствуют техническим условиям изготовителя ТС, обеспечивают безопасность дорожного движения, экологическую безопасность, и в отношении которого выдано разрешение на допуск ТС (за исключением колесных тракторов, прицепов, полуприцепов к ним) к участию в дорожном движении (далее – разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении) и (или) эксплуатации;

история повреждений ТС – отчет из базы данных сервера рыночных цен частей ТС, материалов и стоимости нормо-часа работ по ремонту ТС о предыдущих повреждениях ТС в форме перечня ремонтных работ, использованных материалов и заменяемых частей ТС на каждую дату оценки. История повреждений ТС используется оценщиком исключительно в случае необходимости разделения повреждений ТС на дефекты эксплуатации ТС и повреждения ТС, причиненные в результате ДТП;

категория пробега ТС – условная величина, устанавливаемая в зависимости от грузоподъемности и нормативного пробега ТС;

копия оригинальной части ТС – часть ТС, имеющая максимальное приближение к свойствам и характеристикам оригинальной части ТС путем тщательного ее изучения, обмеров и испытаний, соответствующая действующим национальным, международным или европейским требованиям к частям ТС;

массовое ТС – ТС, широко представленное на рынке, для которого возможно сформировать представительную выборку из идентичных или аналогичных ТС;

накопленный износ – износ, вызванный совокупностью факторов, относимых к физическому, функциональному и внешнему износу;

наработка основного двигателя ТС – время работы двигателя ТС, осуществляющего привод ходовой части ТС и оснастки;

неоригинальная часть ТС – часть сравнимого качества, не поставляемая для сборки ТС, изготовленная предприятием, которое может документально подтвердить, что данная запасная часть соответствует качеству частей, используемых или использованных ранее для сборки соответствующих ТС;

новое ТС – ТС исправное, не находившееся в эксплуатации и предлагаемое для продажи на первичном рынке ТС;

нормативный пробег базового аналога ТС – среднестатистический пробег ТС, определенный без учета конкретного назначения этого ТС, установленный в отечественных информационных справочниках по определению рыночной стоимости базового аналога ТС (далее – отечественный информационный справочник);

обесценение (потеря качества) части ТС – некритичный неисправимый аварийный физический износ, не связанный с ухудшением работоспособности, надежности и долговечности части, вызвавший незначительное ухудшение ее внешнего вида (качества), для восстановления которого неприменимы экономически целесообразные технологии ремонта или такое восстановление технически невозможно;

объект – аналог ТС – ТС, сходное с подлежащим оценке объектом по идентификационным признакам;

объем выборки ТС – количество единиц соответствующего типа ТС, обеспечивающее достоверность и надежность результатов расчета рыночной стоимости ТС;

оригинальная часть ТС – часть ТС, изготовленная на производственной линии, на которой изготавливались части, поставляемые изготовителю этого ТС для сборки в соответствии со спецификациями и производственными стандартами, принятыми изготовителем ТС для частей ТС. В отношении такой части ТС должен быть представлен документ изготовителя, удостоверяющий соответствие этой части качеству частей, используемых для сборки данного ТС и изготовлению ее в соответствии со спецификациями и производственными стандартами изготовителя ТС;

осмотр ТС – органолептическое исследование поврежденного ТС в целях его идентификации, определения технического состояния, выявления и фиксации повреждений и дефектов частей ТС, а также определения вида и трудоемкости ремонтных воздействий;

отечественный информационный справочник – периодическое специализированное издание, содержащее комплекс текстовых сведений и таблиц из базы данных среднерыночных цен по типам исправных ТС, составленное и изданное в соответствии с требованиями к составлению и ведению справочника среднерыночных цен по типам ТС;

отсутствующее оборудование – часть ТС, относящаяся к базовой комплектации модификации этого ТС, отсутствующая на ТС;

оценщик ТС – аттестованное Белорусским бюро в порядке, им определенном, физическое лицо, проводящее оценку ТС в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС лично как индивидуальный предприниматель либо в качестве работника исполнителя оценки, в том числе страховщика (Белорусского бюро);

первичный рынок ТС – рынок новых ТС;

поврежденное ТС – ТС, имеющее повреждения его составных частей (изменения геометрических форм, параметров, функциональных свойств) или разукomплектованное либо непригодное к дальнейшей эксплуатации в дорожном движении в связи с несоответствием его технического состояния требованиям безопасной эксплуатации ТС;

погибшее (уничтоженное) ТС – поврежденное ТС, ремонт которого технически невозможен или экономически нецелесообразен;

представительная выборка – выборка из объектов-аналогов, позволяющая наиболее полно и адекватно отразить состояние рынка и ценовое позиционирование на нем объекта оценки;

принцип экономической целесообразности – принцип, в соответствии с которым стоимость одного нормо-часа работ, части и материала, используемых при определении стоимости ремонта, определяется наименьшей ценой, по которой может быть восстановлен в организациях автосервиса, находящихся в разумной доступности от места нахождения (места жительства (места пребывания) потерпевшего – резидента Республики Беларусь или места (региона) совершения ДТП для потерпевшего – нерезидента Республики Беларусь, приобретен или создан идентичный объект с эквивалентной полезностью, при этом для части и материала учитывается наличие такого идентичного объекта в розничной торговой сети и (или) срок его поставки;

пробег ТС – мера интенсивности эксплуатации ТС, равная расстоянию в километрах, пройденному ТС за определенный период его эксплуатации;

прочие материалы – рабочие жидкости и газы, подлежащие замене в процессе ремонта ТС;

разумная доступность организации автосервиса – расстояние до организации автосервиса, ограниченное пределом одноименного района для г. Минска и областных центров Республики Беларусь или расстоянием 50 км от географического центра населенного пункта, являющегося административным центром соответствующего района, – для районов Республики Беларусь;

расчетный пробег ТС – фактический или среднестатистический пробег ТС, принятый оценщиком для определения размера вреда на дату оценки;

редкое ТС – ТС, представленное на рынке в ограниченном количестве, для которого возможно сформировать представительную выборку только из аналогичных ТС;

ремонтные материалы – материалы, применяемые при выполнении окраски, защитного покрытия ТС, ремонте его поврежденных частей и замене их фрагментов;

сервер рыночных цен частей ТС, материалов и стоимости нормо-часа работ по ремонту ТС в организациях автосервиса – программное обеспечение по ремонту ТС, включающее базу данных, выполняющее прием исходной информации о стоимости частей ТС, материалов и стоимости нормо-часа работ в организациях автосервиса на территории Республики Беларусь, ее хранение и формирование на основе этой информации базы данных рыночной стоимости, а также выполняющее сервисные функции по онлайн-запросу оценщика, предоставляя ему в соответствии с алгоритмом, установленным настоящими Правилами, информацию из базы данных, необходимую для определения размера вреда (далее – сервер);

система активной безопасности ТС – совокупность устройств, предотвращающих потенциальную аварийную ситуацию по заранее предусмотренному алгоритму либо путем автоматической (без участия водителя) оценки вероятной опасности и при необходимости активного вмешательства в процесс изменения траектории и (или) скорости ТС;

специализированное сервисное предприятие – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, оказывающие услуги по техническому обслуживанию и ремонту специального оборудования (оснастки), установленного на шасси ТС, а также отдельных частей ТС, ремонт которых в условиях организаций автосервиса не производится в силу специфики устройства таких частей (узлы электрооборудования, электронные узлы, музыкальные центры и их периферийные устройства, устройства с жидкокристаллическими дисплеями и пр.);

специализированное ТС – ТС, предназначенное для перевозки определенных видов грузов и оборудованное для этого специальным кузовом и (или) оснасткой;

специальное оборудование (оснастка) – технологическое или другое специальное оборудование, установленное на шасси ТС, навесное и полунавесное технологическое оборудование, предназначенное для выполнения технологических операций и работ, не связанных с перевозкой грузов и пассажиров;

специальное ТС – ТС, предназначенное для выполнения специальных функций (в том числе и в стационарных условиях) и укомплектованное специальным оборудованием для выполнения таких функций;

среднестатистический пробег ТС – годовой пробег ТС или пробег ТС за весь период эксплуатации ТС, установленный путем исследования информации об эксплуатации ТС конкретного назначения, типа, модели или модификации в регионе, стране (странах);

срок службы ТС – срок полезного использования ТС, установленный его изготовителем от даты выпуска этого ТС до момента его перехода в предельное (негодное) состояние, а также срок, установленный ремонтным предприятием, осуществившим капитальный ремонт ТС, от даты капитального ремонта этого ТС до момента его перехода в предельное (негодное) состояние, в течение которых изготовитель (ремонтное предприятие) в техническом описании ТС обязуется обеспечить возможность

использования ТС, а также срок от даты выпуска ТС до его списания в установленном порядке в случаях, когда ТС уже не может использоваться рентабельно или безопасно;

срок эксплуатации ТС (части ТС) – срок, прошедший от даты выпуска ТС (части ТС), включая время его хранения (консервации), обслуживания, ремонта и использования ТС (части ТС), до даты оценки;

стоимость базового аналога ТС – стоимость исправного ТС, установленная на основе данных информационных справочников;

стоимость – экономическая категория, которая определяет расчетный денежный эквивалент, отражающий представление о ценности (полезности) соответствующего объекта. Стоимость является не фактом, а мнением о наиболее вероятной цене, которая была бы заплачена за объект при его обмене или экономических выгодах от владения объектом;

стоимость обновления ТС – разница между стоимостью новых частей и стоимостью частей за вычетом накопленного износа при замене поврежденных частей на новые;

стоимость ремонта ТС – стоимость устранения повреждений ТС, включающая в себя трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги, сборы и другие обязательные неналоговые платежи, а также прибыль организации автосервиса, производящей ремонт ТС;

стоимость ТС скраповая – стоимость ТС или его частей, непригодных для использования и подлежащих утилизации;

стоимость ТС рыночная (далее – стоимость ТС) – стоимость ТС, по которой наиболее вероятно продавец объекта оценки согласен его продать, а покупатель объекта оценки согласен его приобрести. Под стоимостью ТС понимается доаварийная (на момент, непосредственно предшествующий ДТП) стоимость ТС;

стоимость ТС утилизационная – стоимость погибшего (уничтоженного) ТС с учетом стоимости годных остатков ТС и скраповой стоимости ТС;

стоимость устранения дефектов эксплуатации – исправимый физический износ, определенный как стоимость ремонта по устранению дефектов эксплуатации ТС за вычетом стоимости обновления заменяемых при этом частей ТС;

уникальное ТС – ТС, представленное или не представленное на рынке, что ограничивает доступность информации о его стоимости и соответственно ограничивает использование сравнительного метода оценки (невозможно сформировать выборку, или выборка состоит из объектов-аналогов, совпадающих с объектом оценки в основном по рекомендуемым и желательным идентификационным признакам);

утрата товарной стоимости ТС (далее – УТС) – снижение стоимости ТС в результате его неустранимого физического износа, возникшего из-за преждевременного ухудшения товарного вида и эксплуатационных свойств ТС в результате снижения прочности и долговечности отдельных его частей, соединений и защитных покрытий после проведения ремонта, вызванного аварийным повреждением ТС;

фактический пробег ТС – численное значение пробега ТС (в километрах) и (или) приведенная к пробегу наработка основного двигателя ТС на дату оценки, установленные оценщиком на основании представленных потерпевшим подтверждающих документов или показаний исправного одометра и (или) счетчика моточасов;

физический износ – износ ТС и его частей, вызванный ухудшением первоначальных технико-эксплуатационных качеств и свойств (прочности, надежности и др.) в результате воздействия природно-климатических факторов и жизнедеятельности человека;

фирменная часть ТС – часть, произведенная изготовителем ТС либо другим заводом по заказу изготовителя ТС, имеющая логотип или клеймо изготовителя ТС и оригинальный номер, присвоенный изготовителем ТС;

функциональный износ – износ ТС и его частей, вызванный несоответствием характеристик объекта оценки или объекта-аналога современным требованиям рынка;

часть (компонент) ТС – агрегат, узел, деталь ТС, поставляемые на сборочное производство ТС и (или) в качестве сменной (запасной) части для ТС, которое находится в эксплуатации.

Иные термины применяются в настоящих Правилах в значениях, установленных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2005 г., № 189, 1/6961) и Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 «О страховой деятельности» (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., № 143, 1/7866), а также в государственных стандартах Республики Беларусь и технических кодексах установившейся практики Республики Беларусь:

СТБ 960-2011 «Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств. Общие требования безопасности»;

СТБ 984-2001 «Средства транспортные. Маркировка. Технические требования»;

СТБ 1218-2000 «Разработка и постановка продукции на производство. Термины и определения»;

СТБ 1175-2011 «Обслуживание транспортных средств организациями автосервиса. Порядок проведения»;

ГОСТ 27.002-89 «Надежность в технике. Основные понятия. Термины и определения»;

ГОСТ 3.1109-82 ЕСТД «Термины и определения основных понятий»;

ГОСТ 16504-81 «Система государственных испытаний продукции. Испытания и контроль качества продукции. Основные термины и определения»;

ГОСТ 18322-78 «Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения»;

ГОСТ 25866-83 «Эксплуатация техники. Термины и определения»;

ГОСТ 31286-2005 «Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация»;

ТКП 309-2011 «Государственный технический осмотр транспортных средств. Порядок проведения проверки технического состояния транспортных средств».

3. Определение размера вреда производится оценщиком страховщика (Белорусского бюро) либо исполнителя оценки.

4. При определении размера вреда учитываются повреждения ТС, отнесенные к конкретному ДТП. В случае, если ТС повреждено в результате нескольких ДТП и (или) в результате осмотра ТС разделить дефекты эксплуатации и повреждения ТС, причиненные в результате ДТП, не представляется возможным, для установления причинно-следственной связи между повреждениями ТС и их причинением в результате конкретного ДТП и (или) разделения дефектов эксплуатации и повреждений ТС, причиненных в результате конкретного ДТП, проводится автотехническая экспертиза.

5. Размер вреда определяется оценщиком на дату оценки исходя из расчета стоимости ремонта ТС и расчета стоимости ТС.

При представлении потерпевшим документов, подтверждающих факт и оплату всего комплекса ремонта поврежденного ТС на территории Республики Беларусь в организации автосервиса или в специализированном сервисном предприятии, при производстве ремонта частей ТС и (или) оборудования специального (специализированного) ТС, который в условиях организаций автосервиса не производится, факт приобретения частей и материалов, использованных при этом ремонте, и их оплату, оценщик обязан перерассчитать стоимость ремонта, определенную на основании расчета, с учетом стоимости нормо-часа работ данной организации автосервиса (специализированного сервисного предприятия), частей и материалов, относящихся к данному страховому случаю и использованных при этом ремонте, включающей налог на добавленную стоимость и иные

налоги (сборы), включенные в затраты по производству и реализации этих товаров (работ, услуг).

Для гарантийных ТС перерасчет стоимости ремонта в порядке, установленном в части второй настоящего пункта, производится также в случае, когда ремонт такого ТС в организации автосервиса, расположенной на территории другого государства, является обязательным условием сохранения срока гарантийного обслуживания.

Стоимость новых частей, установленных взамен поврежденных, определяется за вычетом стоимости обновления.

При этом в случаях, определенных в частях второй и третьей настоящего пункта, при замене поврежденных частей рулевого управления, тормозной системы, систем активной безопасности, указанных в утверждаемом Белорусским бюро перечне, при определении размера вреда устанавливается нулевое значение износа поврежденных этих частей.

6. Определение стоимости ТС, его частей и материалов, используемых при ремонте, стоимости работ производится в национальной валюте Республики Беларусь. Допускается в расчетах использование иностранных валют с последующим перерасчетом их в национальную валюту исходя из установленного Национальным банком Республики Беларусь (далее – Национальный банк) официального курса белорусского рубля по отношению к этим валютам на дату оценки.

7. Отдельно взятые справки-счета, выданные организациями, реализующими ТС, документы, выданные при приобретении ТС на аукционе, биржевых торгах, счета-фактуры или другие документы, подтверждающие стоимость частей и материалов, но не являющиеся документами, подтверждающими факт их оплаты, не могут быть основанием для определения стоимости ТС и размера вреда.

ГЛАВА 2 ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА ВРЕДА

8. Определение размера вреда осуществляется в следующем порядке:

8.1. проводится осмотр поврежденного ТС в порядке, установленном в главах 4–7 настоящих Правил;

8.2. определяются исходные данные для расчета размера вреда в порядке, установленном в главах 8–11 настоящих Правил;

8.3. определяется стоимость ремонта поврежденного ТС (в том числе и стоимость ремонта по устранению дефектов эксплуатации ТС) в порядке, установленном в главах 12–15 настоящих Правил;

8.4. определяется стоимость ТС в порядке, установленном в главах 16–21 настоящих Правил;

8.5. определяется размер вреда в порядке, установленном в главе 22 настоящих Правил;

8.6. составляется заключение о размере вреда;

8.7. формируется пакет документов по определению размера вреда для осуществления выплаты страхового возмещения;

8.8. определение стоимости ТС или стоимости ремонта ТС производится при необходимости.

9. Определение размера вреда оценщиком исполнителя оценки производится на основании договора об оказании услуг по определению размера вреда, заключенного между заказчиком и исполнителем оценки в письменной форме.

10. Исполнитель оценки предоставляет пакет документов по определению размера вреда заказчику не позднее пяти рабочих дней, следующих за днем осмотра поврежденного ТС.

В случае, если услуги по определению размера вреда выполнены исполнителем оценки ненадлежащим образом, заказчик в течение трех рабочих дней, следующих за днем получения таких документов, в письменной форме возвращает их для устранения

обстоятельств, послуживших причиной возврата документов, с указанием этих причин. Срок оказания услуги по определению размера вреда в этом случае не должен превышать двух рабочих дней.

Если исполнителем оценки будет установлено, что для оказания услуги по определению размера вреда необходимо осуществить сбор дополнительной информации, то он обязан письменно уведомить об этом заказчика.

ГЛАВА 3

ПОРЯДОК СБОРА И АНАЛИЗА ИСХОДНОЙ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ТС И РАЗМЕРА ВРЕДА

11. Источниками информации для определения стоимости ТС и размера вреда являются:

- техническая документация на ТС;
- данные учета о пробеге (наработке) ТС;
- другие относящиеся к ТС документы, представленные их владельцами;
- информация импортеров, дилеров, официальных дистрибьюторов, организаций торговли;
- отечественные информационные справочники и другие специализированные официальные источники информации, определяющие идентификационные признаки ТС, стоимость базового аналога ТС, стоимость частей и материалов, необходимых для ремонта ТС;
- программное обеспечение по идентификации и определению стоимости ремонта ТС (далее – программное обеспечение по ремонту ТС);
- каталоги, эксплуатационная, техническая документация, технологические регламенты изготовителя ТС;
- типовые системы технического обслуживания и ремонта ТС;
- другая информация (прайс-листы, проспекты, классификаторы, прейскуранты, периодические печатные или электронные издания).

12. В случае недостаточности данных отечественных источников информации для определения стоимости ТС и (или) размера вреда оценщик может использовать данные зарубежных источников информации с последующей корректировкой и приведением их в соответствии с условиями рынка Республики Беларусь.

13. В случае отсутствия достоверных данных о стоимости базового аналога ТС в отечественных информационных справочниках и отсутствия достаточной информации о стоимости объектов-аналогов на рынке Республики Беларусь при определении стоимости ТС используются источники информации по приоритетности стран: страны Евразийского экономического союза; страны, для рынка которых произведен объект оценки; Украина; Польша, Литва, Латвия и Эстония; другие страны СНГ и ЕС; другие страны мира.

14. Используемые оценщиком источники информации о стоимости ТС указываются в заключении о размере вреда; источники информации о стоимости работ, частей и материалов – в калькуляции ремонта ТС и (или) в калькуляции стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС.

ГЛАВА 4

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА ПОВРЕЖДЕННОГО ТС

15. Страховщик (Белорусское бюро) обязан направить своего оценщика или оценщика исполнителя оценки для осмотра поврежденного ТС:

- в день получения заявления о ДТП – при условии представления ТС, участвовавших в ДТП;
- в течение четырех рабочих дней, следующих за днем получения заявления о ДТП, – в иных случаях.

В случае, когда оценщиком не проведен осмотр поврежденного ТС в срок, указанный в части первой настоящего пункта, потерпевший имеет право самостоятельно выбрать оценщика.

16. Осмотр ТС проводится в месте, указанном страховщиком (Белорусским бюро) или исполнителем оценки, либо в организации автосервиса, другой организации, эксплуатирующей и (или) обслуживающей ТС.

Осмотр по согласованию с потерпевшим может быть проведен по месту хранения (стоянки) ТС. При этом потерпевший должен обеспечить доступ оценщика и заинтересованных лиц к месту осмотра ТС и создать условия для его проведения, обеспечивающие соблюдение установленных правил техники безопасности, свободный подход к осматриваемому ТС со всех сторон, необходимый уровень освещения для качественного осмотра и фотографирования ТС, возможность проведения осмотра поврежденных частей ТС снизу, в салоне (кабине), моторном отсеке, багажном отделении, кузове (фургоне), определения показаний одометра, проведения идентификации ТС, а также другие условия, оказывающие влияние на качество и объективность осмотра ТС.

При отсутствии указанных в части второй настоящего пункта условий оценщик производит запись об этом в акте осмотра. При этом оценщик должен провести осмотр частично, с учетом созданных для этого условий, а в остальной части осмотр прекратить до создания условий, необходимых для его проведения.

17. Осмотр ТС проводится в присутствии потерпевшего, заинтересованных лиц (за исключением случая, предусмотренного частью пятой пункта 18 настоящих Правил), их доверенных лиц. При необходимости на осмотре ТС может присутствовать представитель страховщика (Белорусского бюро).

Участники осмотра ТС должны подтвердить свои полномочия соответствующими документами.

Оценщик при проведении осмотра обязан носить поверх одежды ламинированный бейдж с фотографией, указанием уровня его профессиональной компетентности, фамилии, собственного имени, отчества (при его наличии), номера свидетельства об аттестации и срока его действия.

В случае утери, кражи, порчи или технических проблем, связанных с использованием бейджа, оценщику необходимо в течение одного рабочего дня обратиться в Белорусское бюро с заявлением об аннуляции бейджа и выдаче его дубликата.

В период изготовления дубликата бейджа оценщик при проведении осмотра обязан иметь при себе свидетельство об аттестации и документ, подтверждающий его личность.

18. Заинтересованные лица на осмотр ТС приглашаются страховщиком, а в случаях, когда расчеты с потерпевшим осуществляет Белорусское бюро, – потерпевшим.

В случае, если в соответствии с договором или по заявке заказчика организация осмотра поручена исполнителю оценки, заинтересованные лица на осмотр ТС могут приглашаться исполнителем оценки.

В случае, когда поврежденное ТС не представлено потерпевшим для осмотра в согласованные с ним сроки без уважительной причины, заинтересованные лица для участия в последующих осмотрах этого ТС приглашаются потерпевшим.

Приглашение заинтересованному лицу должно быть персональным с указанием в нем даты, времени и места проведения осмотра. Приглашение заинтересованному лицу направляется заказным письмом с заказным уведомлением о получении приглашения либо телеграммой с подтверждением о вручении телеграммы не позднее чем за двое суток до проведения осмотра, если приглашаемое лицо проживает в этом же городе (районе), и не позднее чем за трое суток до проведения осмотра, если приглашаемое лицо проживает в ином городе (районе).

Приглашение заинтересованному лицу может не направляться при одновременном наличии следующих условий:

согласия заинтересованного лица с определением его причинителем вреда, выраженного в справке, выданной Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь, по форме, утверждаемой Министерством внутренних дел по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь (далее – справка ГАИ о ДТП), при одновременном наличии следующих условий:

все графы этой справки заполнены;

на момент ДТП причинитель вреда не находился в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, не оставил место ДТП, имел при себе водительское удостоверение на право управления соответствующей категории ТС и действующий договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС;

возможности прибытия ТС потерпевшего к месту осмотра своим ходом.

Осмотр поврежденного ТС в отсутствие заинтересованного лица может быть проведен в случае неявки заинтересованного лица на место проведения осмотра ТС в течение тридцати минут после назначенного времени осмотра ТС при условии представления страховщиком (потерпевшим) документов, подтверждающих своевременное приглашение заинтересованного лица.

Заинтересованное лицо, изъявившее желание участвовать в осмотре ТС, при наличии указанных в абзацах третьем–пятом части четвертой настоящего пункта обстоятельств подает страховщику (Белорусскому бюро) соответствующее заявление. Приглашение на осмотр данного заинтересованного лица направляется в порядке, установленном в частях первой–третьей настоящего пункта. Если на момент подачи заинтересованным лицом такого заявления осмотр ТС был уже проведен, то это лицо вправе претендовать на проведение повторного осмотра ТС в порядке, установленном в главе 26 настоящих Правил.

19. Потерпевший (доверенное лицо) для проведения осмотра поврежденного ТС представляет оценщику:

поврежденное ТС в чистом виде;

документ, удостоверяющий личность (паспорт, вид на жительство, удостоверение беженца);

доверенность на право владения ТС при ее наличии;

доверенность на право участия в осмотре ТС при ее наличии;

свидетельство о регистрации (технический паспорт) ТС и разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении или другие документы, подтверждающие идентификационные признаки ТС;

копию справки ГАИ о ДТП, или постановления соответствующего подразделения иного государственного органа, проводящего проверку по данному ДТП, или бланка извещения о ДТП, заполненного участниками этого ДТП по форме, утверждаемой Белорусским бюро по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь и Министерством внутренних дел Республики Беларусь (далее – извещение о ДТП);

документ, подтверждающий вызов заинтересованных лиц на осмотр ТС в порядке, установленном в пункте 18 настоящих Правил;

другие документы, необходимые для определения размера вреда, в том числе:

акты технического состояния либо их копии, результаты инструментального контроля определения повреждений, неисправностей и дефектов ТС;

заказы-наряды (договоры, заказы, сметы, акты выполненных работ) по факту проведения капитального ремонта ТС, замены частей ТС, восстановления неисправного ТС в организации автосервиса или специализированном сервисном предприятии либо их копии;

документы на дополнительное оборудование, установленное на ТС, либо их копии;

документы о пробеге (износе) ТС, сроке эксплуатации шин, стартерной аккумуляторной батареи (далее – АКБ) либо их копии.

Заинтересованное лицо, прибывшее на осмотр ТС, представляет оценщику следующие документы:

документ, удостоверяющий личность (паспорт, вид на жительство, удостоверение беженца);

доверенность на право участия в осмотре ТС при ее наличии.

Документы, составленные на иностранном языке, должны сопровождаться переводом на белорусский или русский язык, заверенным нотариально (за исключением документов, удостоверяющих личность, и документов, подтверждающих идентификационные признаки ТС).

20. Оценщик на месте осмотра ТС:

проверяет документы, представленные потерпевшим (заинтересованным лицом);

выясняет данные, необходимые для заполнения акта осмотра, – фамилия, собственное имя, отчество (при его наличии) владельца ТС – физического лица (доверенного лица), место жительства (место пребывания) или наименование и место нахождения владельца ТС – юридического лица, номера телефонов;

устанавливает идентификационные параметры и характеристики ТС в порядке, установленном в главе 5 настоящих Правил;

устанавливает регистрационные данные ТС (регистрационный знак, серия и номер свидетельства о регистрации ТС (технического паспорта или технического талона), а при их отсутствии – справки-счета или договора купли-продажи);

определяет фактический пробег ТС, уточняет сведения об использовании ТС (время эксплуатации, хранения и другого вида использования ТС);

устанавливает показатели доаварийного состояния ТС (комплектация, показания одометра (счетчика моточасов);

устанавливает общее доаварийное состояние ТС, в том числе и на основании истории повреждений ТС, а также путем экспертной оценки;

определяет состояние поврежденного ТС и его частей в порядке, установленном в главе 6 настоящих Правил;

определяет необходимые ремонтные воздействия (код частей ТС (при необходимости), наименование частей ТС, подлежащих ремонтным воздействиям, перечень работ по замене частей, их ремонту, окраске, регулировке, разборке и сборке, снятию и установке, обосновывает назначенные ремонтные воздействия, определяет трудоемкость восстановительных работ, устанавливает необходимость проведения и трудоемкость инструментального контроля и диагностирования);

делает вывод о технической возможности восстановления ТС;

проводит фотосъемку поврежденного ТС и его частей в порядке, установленном в главе 7 настоящих Правил.

21. По результатам изучения представленных участниками осмотра ТС документов, проведения идентификации, осмотра и фотосъемки поврежденного ТС оценщиком составляется акт осмотра ТС по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

22. Акт осмотра ТС заполняется четким, разборчивым почерком фиолетовыми или черными чернилами (пастой) либо с использованием автоматизированных (компьютерных) технологий. Стирание записей и неоговоренные исправления в акте осмотра ТС не допускаются. Неправильные записи в акте осмотра ТС исправляются путем их зачеркивания и надписи правильных, при сокращении слов может использоваться общеизвестная аббревиатура и условные обозначения.

Терминология в акте осмотра ТС должна соответствовать терминологии, используемой в настоящих Правилах, государственных стандартах Республики Беларусь, технических кодексах установившейся практики Республики Беларусь и другой нормативно-технической и технологической документации.

Оценщиком должен быть заполнен каждый пункт акта осмотра.

В случае необходимости проведения дополнительной классификации повреждений части ТС, анализа технической возможности восстановления части ТС, консультаций по данным вопросам с другими оценщиками либо специалистами других отраслей графы «Выводы оценщика по видам ремонтных работ» пунктов 24 и 25 акта осмотра ТС в отношении данной части ТС оценщиком во время осмотра ТС могут не заполняться.

23. Акт осмотра ТС составляется в одном экземпляре, подписывается оценщиком, проводившим осмотр ТС, а также присутствующими и участвующими в осмотре ТС потерпевшим и заинтересованными лицами. Использование участниками осмотра факсимиле вместо оригинальной подписи не допускается.

К акту осмотра ТС прилагаются фототаблицы и дополнительные материалы при их наличии.

Акт осмотра ТС и прилагаемые к нему документы должны быть заверены личным штампом оценщика, проводившего осмотр ТС.

Прилагаемые к акту осмотра ТС и оформленные исполнителем оценки документы могут передаваться исполнителем оценки заказчику в электронном виде.

При несогласии с результатами осмотра ТС потерпевший, а также любая из заинтересованных сторон вправе изложить свое особое аргументированное мнение. Особое аргументированное мнение излагается в письменной форме в акте осмотра ТС либо в качестве отдельного документа с отметкой об этом в акте осмотра ТС. Особое аргументированное мнение, изложенное в качестве отдельного документа, приобщается к акту осмотра как неотъемлемая его часть.

24. Акт осмотра ТС с прилагаемыми к нему документами передается заказчику, а его копия хранится у исполнителя оценки в порядке, определенном Министерством юстиции Республики Беларусь в сфере архивного дела и делопроизводства.

ГЛАВА 5 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ ТС

25. Идентификация ТС проводится в целях установления конструктивных, функциональных и эксплуатационных параметров и характеристик ТС, определяющих его марку, модель, модификацию (далее – идентификационные признаки ТС); исследования маркировочных обозначений и других тождественных признаков для расшифровки информации о ТС и применения ее при определении стоимости ТС и размера вреда; определения соответствия установленных данных информации, указанной в регистрационных и технических документах, выданных в отношении ТС.

26. Идентификация ТС производится путем осмотра ТС и изучения его регистрационных документов, исследования модельного ряда ТС.

27. При осмотре ТС определяются следующие его идентификационные признаки:

- тип, марка, модель (модификация);
- идентификационный номер (VIN) и (или) номер рамы, кузова или шасси, маркировка частей;
- дата выпуска;
- страна изготовления;
- регистрационный знак или инвентарный номер;
- полная масса, грузоподъемность, количество осей, колесная база;
- тип кузова, кабины, салона или платформы;
- количество дверей, мест для пассажиров, объем грузового отсека, площадь грузовой платформы и другое;
- тип подвески, коробки передач, трансмиссии;
- обозначение, параметры и характеристики шин, дисков, АКБ;
- тип, рабочий объем, число цилиндров и мощность двигателя;
- тип и цвет лакокрасочного покрытия (далее – ЛКП);

сведения о базовой комплектации и дополнительном оборудовании, установленном на этом ТС;

назначение и использование ТС на дату оценки;

сведения о специальном оборудовании (оснастке), установленном на ТС;

другие идентификационные признаки ТС.

28. Проведение идентификации ТС осуществляется путем:

визуального определения типа и параметров двигателя, коробки передач, трансмиссии, кузова, кабины, АКБ, колесных дисков, шин, колесной формулы, наличия серийного и дополнительного оборудования, а также измерения колесной базы ТС, объема грузового отсека, площади грузовой платформы;

использования установленных идентификационных признаков ТС, справочников, программного обеспечения по ремонту ТС, информации изготовителя (импортера) ТС, других доступных достоверных данных при определении типа, марки (модели, модификации), даты выпуска ТС.

29. При идентификации шин устанавливается их марка, размер, дата выпуска, характеристики по допустимой нагрузке и максимальной скорости движения ТС.

30. При идентификации колесных дисков устанавливается их марка, размер, материал, технология изготовления (штампованные, литые, кованные и др.), количество спиц и другое.

31. При идентификации АКБ устанавливается ее марка, емкость, дата выпуска.

32. Установленные идентификационные признаки шин, АКБ и колесных дисков ТС сравниваются с шинами, АКБ и колесными дисками ТС, рекомендованными изготовителем для эксплуатации на данной модификации ТС.

33. В случае предоставления потерпевшим документов на дополнительное оборудование или оснастку специального ТС оценщиком устанавливаются идентификационные признаки этого оборудования (марка, модель, дата выпуска, дата установки, а также другие качественные и количественные параметры), которые им указываются в пункте 23 акта осмотра ТС.

ГЛАВА 6

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТОЯНИЯ ПОВРЕЖДЕННОГО ТС И ЕГО ЧАСТЕЙ

34. Виды и объемы ремонтных работ по восстановлению поврежденного ТС определяются в зависимости от характера и степени повреждения отдельных частей ТС с учетом необходимости проведения работ по их разборке и сборке, регулировке, диагностике, других работ, связанных с восстановлением ТС в соответствии с технологией изготовителя ТС.

35. При осмотре ТС определяются вид, форма и размеры повреждений, повлекших за собой неисправность частей ТС. Неисправности частей ТС определяются повлекшими их следующими видами воздействия: механическим, тепловым и (или) химическим, которые могут вызывать неисправности одного или нескольких видов в различном их сочетании.

36. В ходе осмотра устанавливается вид неисправности, а также площадь, глубина, изменение геометрических размеров неисправных частей, проемов и др.

37. Замена кузова, кабины, рамы ТС назначается в случае, если данные части ТС не соответствуют требованиям на приемку в ремонт.

38. Замена узлов и агрегатов, заключенных в корпус (блок, картер), – двигателя, коробки передач, раздаточной коробки, ведущего моста (включая его редукторы), межосевого дифференциала, рулевого механизма (включая его усилитель), топливного насоса высокого давления, АКБ, блоков управления и контроля и т.п., а для специальных ТС – агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базового автомобиля, навесного и полунавесного оборудования, – назначается на основании дефектовки и (или) инструментальной диагностики, за исключением случая их явной неремонтопригодности при разрушении узла.

39. Поврежденные части рулевого управления, тормозной системы и систем активной безопасности ТС (за исключением случая, когда технологией изготовителя допустим ремонт этих частей) подлежат замене.

40. Замена не указанных в пунктах 38 и 39 настоящих Правил частей ТС производится при технической невозможности их ремонта.

Замена любой части ТС производится при экономической нецелесообразности ее ремонта.

41. Для ТС, находящегося на гарантийном обслуживании, подтвержденном документально, замена частей назначается в том числе на основании обоснованного заключения организации автосервиса категории А о необходимости замены частей ТС для восстановления ТС до состояния, соответствующего требованиям изготовителя по возобновлению гарантийных обязательств.

42. Фактическая высота рисунка протектора шины определяется как среднеарифметическая величина, измеренная в рабочей части протектора. Высота протектора измеряется в четырех равноудаленных сечениях шины по всей окружности протектора. В каждом сечении высота рисунка протектора определяется по зоне беговой дорожки, имеющей максимальный износ.

Срок эксплуатации шины определяется в соответствии с маркировкой изготовителя от даты изготовления шины.

Шина ТС считается непригодной к эксплуатации и подлежит замене в результате ее повреждения или естественного износа:

при наличии на шине местных повреждений (пробоев, порезов, разрывов), обнажающих корд, а также расслоения каркаса, отслоения протектора и боковины, герметизирующего резинового слоя на внутренней поверхности шины, растрескивания от старения резины, внутренних повреждений корда, и эта шина не подлежит ремонту в соответствии с приложением Н «Покрышки и бескамерные шины, пригодные для ремонта местных повреждений» к техническому кодексу установившейся практики 299-2011 «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания», утвержденному приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 марта 2011 г. № 149-Ц «Об утверждении технических кодексов установившейся практики»;

при появлении одного индикатора износа, расположенного по дну канавки протектора, при равномерном износе или двух индикаторов в каждом из двух сечений – при неравномерном износе беговой дорожки.

Ресурс шины дополнительно снижается:

при наличии трещин, порезов на протекторе или боковине без обнажения корда;

при наличии местного износа (пятнистости) протектора;

при эксплуатации шины более пяти лет, а для восстановленной шины – при эксплуатации более трех лет.

43. При осмотре АКБ определяется состояние ее корпуса, крышки и клемм. Дата изготовления АКБ определяется по маркировке, нанесенной изготовителем АКБ. При отсутствии или повреждении маркировки дата изготовления АКБ может быть установлена по документам на АКБ, выданным торговой организацией.

При отсутствии информации о дате выпуска АКБ оценщик при осмотре определяет состояние АКБ и устанавливает срок ее эксплуатации. При несоответствии рассчитанного среднестатистического срока эксплуатации АКБ с ее внешним видом и качественными характеристиками износ исправной АКБ может быть увеличен оценщиком до девяноста процентов с обязательным обоснованием в акте осмотра ТС.

АКБ подлежит замене при значительном повреждении корпуса или крышки (деформация, трещины, разрушение), мест крепления клемм, отрыве клемм, появлении межэлементных разрывов, замыканий, деформации, разрушении и осыпании пластин, деформации и разрушении сепараторов.

44. Объем окрасочных работ назначается исходя из необходимости полной окраски всех поврежденных окрашиваемых частей ТС до видимой линии их раздела с сопряженной частью, а также сопряженных частей, если их окрашенная поверхность повреждается в результате соединения сваркой.

Если окраске подлежит более пятидесяти процентов наружной окрашиваемой поверхности кузова (кабины), платформы (фургона) или рамы ТС, то назначается наружная окраска кузова (кабины), платформы (фургона) или рамы ТС.

Допускается назначение окраски поврежденных частей ТС по зонам (линиям раздела), установленным технической документацией изготовителя, а при ее отсутствии – программным обеспечением по ремонту ТС.

При соблюдении ряда ограничений, установленных технической документацией изготовителя или программным обеспечением по ремонту ТС, связанных с типом окраски, местом, характером и площадью повреждения ЛКП, допускается назначение окраски частей методом окраски «пятном с переходом».

45. Если при осмотре невозможно выявить дефекты и повреждения на внутренних скрытых частях ТС, возможные дефекты и повреждения фиксируются в акте осмотра как предположения. Устранение предполагаемых дефектов и повреждений не включается в стоимость ремонта до окончательного установления их характера. В этом случае в акте осмотра ТС указываются контрольно-диагностические операции и (или) работы по снятию частей ТС, необходимые для выявления возможных дефектов и повреждений.

Для определения предполагаемых либо не установленных при осмотре ТС дефектов и повреждений и (или) проведения идентификации поврежденных частей ТС по заявлению потерпевшего проводится дополнительный осмотр ТС либо его частей в порядке, аналогичном порядку проведения первичного осмотра ТС.

Скрытый дефект может быть выявлен при проверке части ТС с использованием средств технического диагностирования. Дополнительный осмотр поврежденной части ТС, требующий ее диагностики или разборки с дефектовкой, проводится в организации автосервиса или специализированном сервисном предприятии с применением средств инструментального контроля. По результатам дополнительного осмотра организация автосервиса (специализированное сервисное предприятие) представляет потерпевшему документы, содержащие сведения о состоянии части ТС и способе устранения этих повреждений. Участие оценщика в дополнительном осмотре определяется по согласованию с заказчиком.

46. Справка ГАИ о ДТП или извещение о ДТП не являются достаточными основаниями для установления внешних повреждений ТС.

Если в справке ГАИ о ДТП или извещении о ДТП не указаны все внешне видимые повреждения частей ТС, оценщик самостоятельно принимает решение об отнесении таких повреждений частей ТС к этому ДТП. При этом оценщик должен обосновать свое решение об отнесении каждого внешне видимого, не указанного в справке ГАИ о ДТП или извещении о ДТП повреждения части ТС к ДТП и указать в акте осмотра ТС наличие или отсутствие причинно-следственных связей, объединяющих повреждения частей.

47. Факт замены или ремонта частей ТС, произведенных до момента ДТП, устанавливается оценщиком при органолептическом исследовании и (или) на основании документов, подтверждающих проведение таких работ.

48. В ходе осмотра ТС выявляются дефекты эксплуатации, а также последствия предыдущих аварийных повреждений ТС (в том числе и на основании истории повреждений ТС), которые повлияли на надежность, безопасность, продолжительность срока службы, внешний вид ТС.

49. Повреждения ТС, характерные для технического состояния аналогичного ТС с длительным сроком эксплуатации в климатических и дорожных условиях Республики Беларусь, – естественное старение и износ (потертости, царапины) обивки кузова (кабины); износ накладок рычагов и педалей управления; потертости ЛКП пола кузова (кабины);

незначительная очаговая и щелевая несквозная коррозия пола и других внутренних панелей кузова (кабины), лонжеронов; дефекты частей ТС в виде незначительных вмятин, царапин, сколов, старения и разнотона ЛКП, точечной поверхностной коррозии наружных панелей кузова (кабины) и другие незначительные видимые повреждения – не относятся к дефектам эксплуатации и не влияют на стоимость ремонта и (или) стоимость ТС относительно стоимости исправного аналогичного ТС (базового аналога ТС).

Такие дефекты в акте осмотра ТС не фиксируются и не учитываются в расчете стоимости устранения дефектов эксплуатации, за исключением случаев, когда незначительные дефекты эксплуатации на поврежденных в ДТП частях ТС по размеру и виду сопоставимы либо превышают повреждения этих частей, полученные в результате ДТП.

50. Ремонтные воздействия по устранению дефектов эксплуатации назначаются оценщиком в порядке, установленном в настоящей главе.

51. В случае, если изготовителем ТС не установлено нормативное время на какую-либо технологическую операцию или комплекс работ по восстановлению ТС, оценщик самостоятельно устанавливает трудоемкость выполнения этих работ в соответствии с технологией ремонтных работ, производимых в организациях автосервиса и (или) на специализированных сервисных предприятиях в отношении аналогичных ТС. При отсутствии такой информации трудоемкость работ назначается по действующим нормативам для аналогичных ТС либо определяется оценщиком методом экспертных оценок.

52. После завершения осмотра поврежденного ТС оценщик устанавливает техническую возможность выполнения ремонта ТС по совокупности повреждений, полученных в результате ДТП, и дефектов эксплуатации. Решение о технической невозможности выполнения ремонта ТС оценщик обосновывает в пункте 23 акта осмотра ТС.

ГЛАВА 7 ФОТОСЪЕМКА ПОВРЕЖДЕННОГО ТС

53. Фотосъемка ТС и его частей проводится в целях фиксации основных идентификационных признаков, параметров состояния ТС после ДТП и является дополнительным обоснованием решений, принятых оценщиком при осмотре и определении состояния ТС, и выводов о характере повреждений и дефектах эксплуатации, назначенных ремонтных воздействиях и возможностях восстановления ТС. Фотоснимки носят иллюстративный характер.

54. Проведение фотосъемки поврежденного ТС и его частей включает фотосъемку: общего вида поврежденного ТС; основных поврежденных в результате ДТП частей ТС и дефектов эксплуатации; частей поврежденного ТС, подтверждающих комплектацию этого ТС.

Изготовленные фотоснимки поврежденного ТС и его частей оформляются в виде фототаблиц, которые представляются исполнителем оценки заказчику. В случае, если договором, заключенным между заказчиком и исполнителем оценки, представление исполнителем оценки заказчику фототаблиц не предусмотрено, то фотоснимки передаются исполнителем оценки заказчику в электронном виде.

55. Фотосъемка проводится оценщиком или фотографом под руководством оценщика во время осмотра поврежденного ТС. Количество фотоснимков, необходимое для подтверждения идентификационных параметров ТС, фиксации основных повреждений ТС и его частей, определяется оценщиком.

56. Фотоснимки должны быть без геометрических, оптических искажений, искажений яркости, контрастности, цветопередачи (при представлении цветных фотоснимков) и визуально передавать установленные (зафиксированные) при осмотре факты повреждения ТС и его частей.

57. Фотосъемка, как правило, проводится в светлое время суток при естественном освещении. Не рекомендуется проведение фотосъемки в тени предметов (деревьев, зданий и т.п.), затемняющих или создающих неравномерное освещение объекта съемки.

При подготовке и проведении фотосъемки поврежденного ТС и его частей объект съемки должен находиться в горизонтальном положении и на горизонтальной площадке в статическом (неподвижном) состоянии. Двигатель, системы освещения и световой сигнализации должны быть выключены.

При проведении фотосъемки поврежденного ТС и его частей точка съемки должна быть выбрана таким образом, чтобы блики, тени, светоотражение, изменение цвета объекта съемки были минимальными.

58. При проведении фотосъемки ТС в недостаточно освещенном помещении и (или) для более четкого выделения объекта фотосъемки и следов повреждений ТС могут применяться дополнительные источники освещения (за исключением лампы-вспышки фотокамеры). Для исключения искажения цвета ТС, цвета поврежденных частей ТС, следов внешних воздействий цвет освещения должен быть близким к естественному (белому) цвету.

Если проведение фотосъемки в помещении, сумерках или в ночное время суток, во время выпадения осадков, при низкой температуре окружающей среды и других неблагоприятных погодных условиях, препятствующих проведению фотосъемки, повлекло получение некачественных фотоснимков, а также при обработке фотоматериалов произошла утрата этих фотоматериалов, исполнитель оценки в письменной форме сообщает заказчику причины произошедшего. При этом отсутствие фотоснимков не влечет за собой проведение повторного осмотра ТС.

Некачественные и дублированные фотоснимки в фототаблицы не включаются.

59. При проведении фотосъемки ТС фотокамера должна быть расположена на центральной (геометрической) оси объекта съемки или на высоте повреждений, при этом задняя стенка фотокамеры ориентируется параллельно фотографируемой плоскости. При отсутствии возможности в указанных условиях исключить блики и отражения в объектив фотокамеры фотосъемка проводится под другим углом.

60. При необходимости подтверждения геометрических размеров повреждений ТС используется масштабная линейка или измерительная рулетка с метрическими делениями, которые располагаются на объекте фотосъемки. При этом могут применяться магнитные стрелки и другие указатели для ориентации на фотоснимке места и размера повреждения. Масштабная линейка, измерительная рулетка, указатель при размещении в кадре не должны закрывать повреждения ТС и его частей.

При проведении фотосъемки следует избегать искажения фотоснимков за счет чрезмерного оптического увеличения.

61. При фотосъемке значительного пространства крупным планом (длиннобазных ТС, автопоездов, специальных ТС, окружающей обстановки) и в стесненных условиях осмотра ТС проводится панорамная фотосъемка, которая выполняется с различных точек съемки, по возможности сохраняя одно и то же расстояние до объекта фотосъемки и высоту съемки. При этом соблюдается перекрытие последующего кадра съемки с предыдущим по горизонтали не менее чем на двадцать пять процентов.

62. В целях систематизации зафиксированного на фотоснимках материала о поврежденном ТС и раскрытия его содержания в логической последовательности проводится фотосъемка от общих фотоснимков ТС к детальным. При этом выполняются следующие виды фотосъемки поврежденного ТС и его частей: обзорная, узловая и детальная.

63. Обзорная фотосъемка проводится путем фиксирования на фотоснимках всего поврежденного ТС без окружающей его обстановки.

Фотосъемка проводится спереди, сзади и с двух боковых сторон ТС с целью фиксации на фотоснимках его внешнего вида и внешних повреждений. При этом на первом обзорном

фотоснимке фиксируется сторона ТС, имеющая максимальные повреждения от ДТП, на втором – сторона ТС с расположенным на ней регистрационным знаком (инвентарным номером).

При проведении обзорной фотосъемки ТС исправные двери и стекла, капот и крышка багажника должны быть закрыты, управляемые колеса установлены в исходном положении, а поврежденные части ТС должны находиться в положении, близком к послеаварийному.

При проведении фотосъемки ось объектива фотокамеры должна располагаться на уровне центральной (геометрической) оси поврежденного ТС перпендикулярно плоскости переднего плана объекта съемки. При этом изображение поврежденного ТС должно занимать более восьмидесяти пяти процентов кадра с сохранением по его границам минимального свободного пространства. Главные наружные части ТС и регистрационный знак должны быть четко видны на фотоснимке. Фотокамера настраивается таким образом, чтобы исключить искажение линий сопряжения частей, переходов и контуров ТС, например бочкообразное изображение.

Дополнительная обзорная фотосъемка проводится под углом примерно сорок пять градусов к продольной оси ТС передней, задней и боковой сторон ТС, если в кадре одновременно просматриваются вся передняя или задняя часть и вся боковая поверхность ТС с повреждениями.

Для получения обзорных фотоснимков, на которых подтверждаются пространственные параметры повреждений ТС, указанные в акте осмотра, и исследования причинных связей между повреждениями ТС и характером внешних воздействий используется масштабная линейка. Она располагается рядом с поврежденными частями ТС. Нулевая отметка (точка отсчета) масштабной линейки фиксируется на уровне точки касания шин ТС с опорной поверхностью. При фотосъемке масштабная линейка должна находиться в кадре от уровня опорной поверхности колес ТС до верхней границы снимаемого объекта и четко отображаться на фотоснимке.

64. Узловая фотосъемка проводится с целью фиксации поврежденных частей ТС и мест сопряжения их с другими частями ТС.

Части ТС на фотоснимке изображаются крупным планом таким образом, чтобы можно было определить форму и характер повреждений, состояние сопряжений частей, взаиморасположение сопрягаемых частей, следов внешних воздействий. При узловой фотосъемке на переднем плане фиксируются основные, узловые места повреждений. Масштабная линейка (измерительная рулетка) при необходимости находится в кадре. В труднодоступных местах поврежденного ТС при фотосъемке используются указатели (стрелки, указки) для отметки места повреждения.

Узловая фотосъемка поврежденных частей снизу ТС не проводится, а ограничивается детальной фотосъемкой поврежденных частей ТС.

65. Детальная фотосъемка проводится с целью фиксации повреждений отдельных частей ТС, а также дефектов эксплуатации.

Фотоснимки должны отображать степень и характер повреждений основных частей, указанных в акте осмотра ТС.

При необходимости подтверждения на фотоснимке действительных размеров повреждений, указанных в акте осмотра, детальная фотосъемка проводится с применением масштабной линейки (измерительной рулетки). Обозначение поврежденных мест при фотосъемке проводится с помощью магнитной стрелки, указки или указателя, цвет которых отличается от цвета поврежденной части.

При фотосъемке поврежденных частей из стекла следует избегать отражений в них других светлых предметов или источников освещения путем выбора точки съемки под углом, используя однородный темный фон отраженных предметов или источник освещения.

При фотосъемке маркировки на стекле для получения качественного изображения с обратной стороны стекла вплотную прикладывается лист бумаги (другой гибкий плоский предмет), имеющий цвет, контрастирующий с цветом символов маркировки.

Фотосъемка поврежденных частей ТС проводится таким образом, чтобы линия оси объектива была перпендикулярна к фокусируемой точке на плоскости снимаемого объекта. В труднодоступных местах поврежденного ТС или при наличии светоотражения, бликов допускается фотосъемка частей под углом.

Фотосъемка поврежденных снизу частей ТС производится с включением фотовспышки или применением дополнительного освещения.

Фотосъемка поврежденных частей ТС сложной пространственной конфигурации и геометрической формы проводится фотокамерой, расположенной в горизонтальной или вертикальной плоскости, исключая фотосъемку под углом.

Фотосъемка частей ТС, которые в результате их значительного повреждения отделены от ТС, а также фрагментов частей ТС проводится одновременно одним фотоснимком.

При фотосъемке применяется также макросъемка. При макросъемке частей ТС применение масштабной линейки или измерительной рулетки является обязательным. Изображение объекта и масштабная линейка должны находиться в кадре фотоснимка. При проведении макросъемки применяются также магнитные стрелки, указатели для ориентации на место повреждения.

66. Для получения более полной информации по идентификации ТС на фотоснимках фиксируются:

- регистрационный знак (инвентарный номер) ТС;
- идентификационный номер ТС, номер шасси или рамы (при возможности доступа);
- показания одометра (при возможности проведения фотосъемки).

На фотоснимках также фиксируются маркировочные таблички ТС (стикеры), маркировка на поврежденных частях ТС (стеклах, шинах, АКБ, колесных дисках, фарах, фонарях, радиаторах, пластиковых обшивках, электронных блоках и реле и т.п.).

Для фотосъемки указанных параметров ТС, за исключением регистрационного знака (инвентарного номера) ТС, применяется макросъемка.

67. Фотосъемка документов, представленных на осмотр ТС, проводится при необходимости. Фотосъемка документа, включая его края, проводится на фоне, отличающемся по цвету от фотографируемого объекта. На фотоснимке фиксируются не только содержание и реквизиты документа, подписи, но и различные особенности: пятна, складки, разрывы, залитые и зачеркнутые записи. Документ при фотосъемке освещается равномерным рассеянным естественным или искусственным светом. Документы, ламинированные прозрачной пленкой, во избежание бликов фотографируются без применения фотовспышки. Для фотосъемки документов может применяться макросъемка.

68. В случае участия оценщика в осмотре ТС непосредственно на месте ДТП может быть проведена ориентирующая фотосъемка.

Ориентирующая фотосъемка проводится в целях фиксации поврежденного ТС с окружающей обстановкой, территориального расположения места происшествия, поврежденных в ДТП ТС, грузов, другого имущества по отношению к объектам окружающей обстановки, местности.

Ориентирующая фотосъемка проводится с нескольких точек фотосъемки. В целях наибольшего охвата места происшествия, поврежденных ТС и окружающей местности фотосъемка проводится с возвышенных мест.

С помощью видеокамеры может проводиться дополнительная ориентирующая съемка.

Проведение ориентирующей съемки производится по заданию заказчика.

69. Фотоснимки для фототаблиц изготавливаются форматом не менее чем 6 x 9 см и располагаются в фототаблицах в следующей логической последовательности: обзорные,

узловые, детальные, фотоснимки параметров по идентификации ТС, фотоснимки документов и ориентирующие фотоснимки при их наличии.

Фотоснимки в фототаблицах должны быть пронумерованы, а их общее количество указано в сопроводительном письме при предоставлении акта осмотра либо в заключении о размере вреда.

Фотоснимки печатаются на листах в черно-белом изображении, а при наличии заявки заказчика – в цветном изображении.

Отдельно изготовленные цветные фотоснимки на фотобумаге крепятся к листам плотной бумаги формата А4 с сохранением стандартных границ полей и расстояния между фотоснимками.

Листы фототаблицы подписываются оценщиком, а отдельно прикрепленные фотоснимки на листе фототаблицы скрепляются оттиском личного штампа оценщика, при этом более половины оттиска штампа располагается на светлой части каждого фотоснимка, а оставшаяся часть оттиска штампа – на бумаге фототаблицы. Использование вместо оригинальной подписи факсимиле не допускается.

В верхней части первого листа фототаблицы указываются номер акта осмотра ТС, марка, модель, регистрационный знак (инвентарный номер) ТС.

70. Фотоснимки поврежденного ТС подлежат хранению у исполнителя оценки (страховщика, Белорусского бюро), оценщик которого проводил осмотр поврежденного ТС, в электронном виде с резервным копированием в порядке, установленном республиканским органом государственного управления в сфере архивного дела и делопроизводства.

ГЛАВА 8

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИДЕНТИЧНОГО (АНАЛОГИЧНОГО) ТС

71. Определение идентичного (аналогичного) ТС производится для расчета стоимости ТС, ремонта ТС и устранения дефектов эксплуатации.

72. Идентичное ТС определяется исходя из установленных при осмотре поврежденного ТС идентификационных признаков путем установления тождественности основных параметров и характеристик ТС с идентичными параметрами и характеристиками ТС, указанными в документации изготовителя, информационных справочниках, каталогах.

73. Если основные параметры и характеристики поврежденного ТС не совпадают с параметрами и характеристиками, указанными в документации изготовителя, информационных справочниках, каталогах, то определяется аналогичное ТС по основным параметрам и характеристикам согласно приложению 2 к настоящим Правилам.

74. Сопоставление ТС по основным параметрам и характеристикам производится в порядке их приоритета:

обязательные параметры и характеристики, которые должны быть сопоставлены в обязательном порядке;

рекомендуемые параметры и характеристики, которые сопоставляются при их наличии;

желательные параметры и характеристики, которые при их наличии используются для повышения точности определения аналогичного ТС.

75. При подборе аналогичного ТС предпочтение отдается ТС этой же марки, а при невозможности определить аналогичное ТС по марке предпочтение отдается стране (региону) происхождения марки ТС или стране, для рынка которой произведена модель ТС.

76. Для определения идентичного (аналогичного) специального ТС возможно использование таких дополнительных параметров, как удельная мощность и полная масса ТС.

77. Для определения идентичного (аналогичного) специализированного прицепа или полуприцепа используются следующие дополнительные параметры и характеристики:

для автоцистерны – эксплуатационный объем, собственная масса;

для прицепа-дачи – число спальных мест или длина салона прицепа, наличие оборудования;

для торгового ТС – число торговых мест, длина прицепа, наличие оборудования;

для специального ТС (сварочный агрегат, компрессор, дизель-генераторная установка и другое установленное на нем оборудование) – мощность силовой установки, производительность.

78. Для определения идентичного (аналогичного) ТС других видов используются основные параметры и характеристики, устанавливаемые изготовителями ТС.

79. Наличие на объекте оценки оборудования, отсутствующего в комплектации аналога, рассматривается как дополнительное оборудование.

80. Отсутствие на объекте оценки оборудования, имеющегося в комплектации аналога, рассматривается как отсутствующее оборудование.

81. В случае отсутствия информации об аналогичных ТС в базах данных программного обеспечения по ремонту ТС выбор аналогичного ТС для расчета стоимости ремонта поврежденного ТС может быть упрощен:

для легкового ТС, автобуса и грузового ТС малой грузоподъемности – до выбора аналогичного типа и размера кузова ТС с близкими по площади кузовными частями и аналогичной конструкцией каркаса кузова, навесных частей кузова;

для грузового ТС большой грузоподъемности – до выбора аналогичного типа и размера кабины, рамы, платформы (кузова), количества осей ТС.

При этом для расчета стоимости ремонта из программного обеспечения по ремонту ТС может быть использована только информация о нормативах трудоемкости работ и стоимости ремонтных материалов.

82. Информация об аналогичном ТС, определенном в соответствии с настоящей главой, указывается в заключении о размере вреда.

ГЛАВА 9 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОБЕГА ТС

83. Пробег ТС применяется для определения износа подлежащих замене частей ТС и определения стоимости ТС при расчете размера вреда. Пробег ТС определяется оценщиком на основании идентификационных данных ТС.

84. Фактический пробег ТС на дату оценки устанавливается на основании учетных документов ТС. При этом владельцем ТС (юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем) представляется копия учетных документов ТС либо справка владельца ТС о фактическом пробеге ТС с указанием периода его эксплуатации, в течение которого пройден указанный в ней пробег (далее – справка о пробеге ТС).

В случае отсутствия в справке о пробеге ТС сведений о фактическом пробеге ТС и (или) периоде эксплуатации ТС, в течение которого пройден указанный в ней пробег, страховщик (Белорусское бюро) или исполнитель оценки запрашивает эту справку у владельца ТС.

В случае непредставления владельцем ТС учетных документов либо справки о пробеге фактический пробег ТС определяется по показаниям исправного одометра ТС. При этом показания одометра на дату оценки могут быть приняты по данным путевого листа или другого документа, содержащего взаимосвязанные сведения о показаниях одометра и дате ДТП.

85. Фактическая наработка основного двигателя специального ТС на дату оценки устанавливается в порядке, установленном в пункте 84 настоящих Правил.

86. Расчетный пробег ТС определяется как среднестатистический при отсутствии учетных документов или справки о пробеге ТС (наработке основного двигателя) в случаях: если численное значение показания исправного одометра отличается от значения среднестатистического пробега аналогичного ТС более чем на двадцать процентов и это

значение с учетом качественной оценки не соответствует техническому состоянию ТС и (или) его внешнему виду;

замены одометра (счетчика моточасов), в том числе при замене кузова (кабины) в сборе или шасси ТС в процессе эксплуатации ТС;

неисправного одометра (счетчика моточасов);

повреждения пломбы одометра (счетчика моточасов) и (или) частей его привода;

повреждения части привода одометра (счетчика моточасов);

наличия у ТС пятиразрядного одометра при сроке эксплуатации ТС, позволяющем предположить обнуление значения одометра при достижении его максимального значения 99 999 км (миль).

87. Для квадрициклов (мотоколясок), мотоколясок, мотоциклов, квадроциклов, мотороллеров, мопедов, велосипедов, тракторов, колесных и гусеничных машин различного назначения среднестатистический пробег (наработка основного двигателя) не определяется.

88. При использовании среднестатистического пробега в качестве расчетного пробега в пункте 23 акта осмотра ТС и (или) в заключении о размере вреда оценщиком производится запись о результатах экспертных оценок с обоснованием критериев и выводов, согласно которым в расчетах применяется среднестатистический пробег.

89. Среднестатистический пробег легкового ТС, эксплуатируемого в Республике Беларусь, не используемого в качестве автомобиля-такси или в учебных целях, определяется по соответствующей категории пробега согласно таблице нормативных пробегов автомобилей, эксплуатируемых в Республике Беларусь, размещенной в отечественных информационных справочниках.

90. Среднестатистический пробег грузовых автомобилей и автобусов полной массой до 7,5 тонны (далее – т) включительно (кроме автобусов, используемых в регулярном сообщении, на которые выданы регистрационные знаки типа 13 (такси) в соответствии с СТБ 914-99 «Знаки регистрационные и знак отличительный ТС. Типы и основные размеры, технические требования, методы испытания») определяется по соответствующей категории пробега согласно таблице нормативных пробегов автомобилей, эксплуатируемых в Республике Беларусь, размещенной в отечественных информационных справочниках.

91. Категория пробега ТС определяется согласно отечественным информационным справочникам. При отсутствии в отечественных информационных справочниках сведений о категории пробега идентичного ТС принимаются сведения о категории пробега аналогичного ТС.

Категория пробега специализированных ТС, созданных на шасси ТС, определяется по категории пробега базового шасси ТС.

92. Среднестатистический пробег грузовых автомобилей и автобусов полной массой свыше 7,5 т, а также автобусов, используемых в регулярном сообщении, на которые выданы регистрационные знаки типа 13 (такси) в соответствии с СТБ 914-99 «Знаки регистрационные и знак отличительный ТС. Типы и основные размеры, технические требования, методы испытания», определяется согласно их идентификационным признакам по таблице нормативных пробегов грузовых автомобилей и автобусов, эксплуатируемых в Республике Беларусь, размещенной в отечественных информационных справочниках.

Для ТС, отсутствующих в таблице нормативных пробегов грузовых автомобилей и автобусов, эксплуатируемых в Республике Беларусь, размещенной в отечественных информационных справочниках, среднестатистический годовой пробег определяется по таблице 3.1 приложения 3 к настоящим Правилам.

93. Среднестатистический пробег легкового автомобиля-такси и легкового учебного автомобиля определяется по таблице 3.2 приложения 3 к настоящим Правилам.

94. В случае, если дата выпуска ТС отличается от 1 июля года выпуска ТС, среднестатистический пробег подлежит корректировке.

95. Для специальных ТС, имеющих устройство для отбора мощности от основного двигателя автомобиля в целях функционирования специального оборудования, установленного на их шасси, эксплуатируемых в дорожных и стационарных условиях, фактический пробег определяется как сумма фактического пробега шасси ТС и дополнительной составляющей фактического пробега ТС, учитывающей работу основного двигателя в стационарных условиях (далее – дополнительная составляющая фактического пробега).

96. Дополнительная составляющая фактического пробега ТС рассчитывается по следующей формуле:

$$\Delta L = \tau \times k_L,$$

где ΔL – дополнительная составляющая фактического пробега, км;

τ – фактическая наработка основного двигателя ТС при его работе в стационарных условиях для функционирования специального оборудования (оснастки), моточас;

k_L – коэффициент приведения наработки основного двигателя в стационарных условиях к пробегу ТС в значениях, указанных в таблице 3.3 приложения 3 к настоящим Правилам, км/моточас.

Фактический пробег ТС, имеющего только счетчик моточасов учета работы основного двигателя, определяется исключительно дополнительной составляющей фактического пробега.

ГЛАВА 10 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ И ИЗНОСА ЧАСТЕЙ ТС

97. Износ частей ТС, подлежащих замене, применяется при определении размера вреда для расчета стоимости его обновления и определении стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС.

Износ части ТС определяется как износ идентичной части ТС до непосредственного момента ее повреждения в ДТП.

Износ части ТС определяется в процентах, округленных до целого значения, а при определении износа методом экспертизы состояния (экспертных оценок) – до пяти процентов.

98. Износ части (кроме шины и АКБ) определяется как ее накопленный износ по экспоненциальной зависимости от срока эксплуатации ТС (части ТС), пробега ТС (индивидуального пробега части ТС) и типа ТС или категории пробега ТС по формуле

$$И = (1 - e^{-k}) \times 100 \%,$$

где $И$ – износ части, %;

e – основание натурального логарифма экспоненциальной функции;

k – функция, зависящая от пробега ТС с начала эксплуатации (L_{ϕ} , тыс. км) и срока эксплуатации ТС (T_{ϕ} , лет).

Пробег ТС и категория пробега ТС определяются в порядке, установленном в главе 9 настоящих Правил.

Значения коэффициентов функции k определяются согласно приложению 4 к настоящим Правилам.

99. Срок эксплуатации ТС определяется согласно информации, содержащейся в свидетельстве о регистрации (техническом паспорте) ТС или договоре купли-продажи (договоре на поставку), или согласно идентификационному номеру ТС (VIN) либо другим достоверным доступным данным с точностью до месяца. Если определен месяц выпуска ТС, а число этого месяца определить невозможно, то срок эксплуатации ТС принимается с

пятнадцатого числа месяца выпуска ТС. При наличии документов, выданных в отношении нового ТС (таможенное удостоверение, свидетельство о регистрации (технический паспорт) ТС, договор купли-продажи (договор на поставку), инвентарная карточка, акт о вводе в эксплуатацию, сервисная книжка и т.п.) в первой половине года его выпуска, срок эксплуатации ТС определяется с первого января этого года. Если указанные документы выданы во второй половине года выпуска ТС, срок эксплуатации ТС определяется с первого июля этого года. Срок эксплуатации ТС при этом округляется с точностью до сотой доли года.

При невозможности определения года выпуска ТС по учетным документам или идентификационным признакам год выпуска ТС определяется как среднее значение между датами начала и окончания производства модели данного ТС. Если выпуск модели ТС на дату оценки не был прекращен, то год выпуска ТС определяется как среднее значение между датой начала изготовления данной модели ТС и датой оценки. В случаях: невозможности определения месяца выпуска ТС; если срок эксплуатации ТС превышает двадцать лет; отсутствия оснований для установления срока эксплуатации ТС, указанных в части первой настоящего пункта, начало срока эксплуатации ТС принимается условно с первого июля года выпуска ТС. При этом срок эксплуатации ТС округляется с точностью в один год.

100. При документальном подтверждении факта проведения капитального ремонта ТС или замены части ТС индивидуальный срок эксплуатации и пробег замененных ранее частей ТС определяются от даты окончания капитального ремонта ТС или от даты замены части ТС до даты оценки ТС.

Индивидуальный срок эксплуатации и пробег частей ТС, имеющих специальную маркировку, размещенную непосредственно на части ТС, определяются от даты выпуска части ТС, указанной на этой маркировке, за исключением случаев, когда такие части установлены при производстве ТС.

101. При расчетном значении износа идентичной части ТС более семидесяти пяти процентов износ части ТС может быть снижен оценщиком до семидесяти пяти процентов при доаварийном нахождении ТС в удовлетворительном состоянии, позволяющем получить допуск ТС к участию в дорожном движении (эксплуатации), определенном оценщиком при осмотре ТС.

При расчетном значении износа идентичной части ТС более восьмидесяти пяти процентов износ части ТС принимается равным восьмидесяти пяти процентам при доаварийном нахождении ТС в условно-пригодном состоянии, определенном оценщиком при осмотре ТС, и наличии действующего на дату оценки разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении.

В случае отсутствия действующего на дату оценки разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении износ части комплектного ТС, имевшего на дату оценки неудовлетворительное техническое состояние, определенное оценщиком при осмотре ТС, не должен превышать девяноста пяти процентов.

102. Износ части специального оборудования (оснастки) определяется исходя из срока эксплуатации этого оборудования на ТС и его назначения согласно приложению 4 к настоящим Правилам.

103. Износ части ТС или части специального оборудования (оснастки), имеющих назначение, не указанное в приложении 4 к настоящим Правилам, определяется в порядке, установленном пунктом 186 настоящих Правил.

104. Износ капитально отремонтированной части ТС с учетом снижения ее ресурса относительно идентичной новой части ТС увеличивается на двадцать процентов, но не должен превышать девяноста пяти процентов.

105. В случае отсутствия информации, позволяющей произвести расчет износа части ТС, износ частей ТС определяется методом экспертизы состояния согласно приложению 5

к настоящим Правилам исходя из общего технического состояния ТС, определенного оценщиком при осмотре ТС и указанного в пункте 22 акта осмотра ТС.

106. Обесценение (потеря качества) части определяется в случае одновременного наличия следующих условий:

на поверхности части имеется повреждение, не нарушающее работоспособности, надежности и долговечности части, но ухудшающее ее внешний вид;

устранение такого повреждения невозможно существующими методами ремонта или для устранения такого повреждения неприменимы экономически целесообразные технологии ремонта.

Стоимость обесценения части определяется по формуле

$$C_{oi} = C_{чи} \times \left(1 - \frac{I_i}{100}\right) \times \left(\frac{I_{ачi}}{100}\right) + I_{ачi},$$

где C_{oi} – стоимость обесценения i -й части, д.е.;

$C_{чи}$ – стоимость новой идентичной i -й части, имеющей повреждение, квалифицированное оценщиком как обесценение (потеря качества) части, д.е.;

I_i – износ i -й части, %;

$I_{ачi}$ – относительная величина корректировки на некритичный аварийный износ (обесценение) i -й части, %;

$I_{ачi}$ – абсолютная величина корректировки на некритичный аварийный износ (обесценение) i -й части, д.е.

Относительная корректировка на обесценение определяется оценщиком методом экспертных оценок.

Абсолютная корректировка на обесценение определяется оценщиком сравнительным методом в порядке, установленном в главе 17 настоящих Правил, путем анализа вторичного рынка частей ТС.

ГЛАВА 11 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИЗНОСА ШИНЫ И АКБ

107. Износ шины ТС определяется как ее физический износ по учетным документам в порядке, предусмотренном техническим кодексом установившейся практики 299-2011 «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания», утвержденным приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 марта 2011 г. № 149-Ц «Об утверждении технических кодексов установившейся практики».

Владельцем ТС (юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем) представляется копия учетных документов или заверенная им в установленном порядке справка об износе шины.

108. В иных случаях износ шины ТС определяется исходя из высоты рисунка протектора идентичной новой шины, минимально допустимой высоты рисунка протектора идентичной шины, при которой эта шина должна сниматься с эксплуатации, и фактической высоты рисунка протектора шины, факторов ее состояния и старения.

Износ шины ТС рассчитывается в процентах, округленных до целого значения, по формуле

$$I_{\text{физ}}^{\text{ш}} = \frac{B_{\text{н}} - B_{\text{ф}}}{B_{\text{н}} - B_{\text{лоп}}} \times 100 \% + \Delta I_{\text{деф}}^{\text{ш}} + \Delta I_{\text{сз}}^{\text{ш}},$$

где $I_{\text{физ}}^{\text{ш}}$ – износ шины, %;

$B_{\text{н}}$ – высота рисунка протектора новой шины, мм;

V_f – фактическая высота рисунка протектора шины, мм;

$V_{доп}$ – минимально допустимая законодательством или нормами, установленными изготовителем тракторов, дорожных и специальных машин, высота рисунка протектора шины, мм;

$\Delta I_{леф}^{III}$ – дополнительный износ шины, обусловленный наличием дефектов шины, %;

$\Delta I_{сэ}^{III}$ – дополнительный износ шины, обусловленный сроком ее эксплуатации, %;

109. Износ шинной камеры устанавливается равным износу шины, с которой она была смонтирована.

Минимально допустимая высота рисунка протектора шины для прицепа и полуприцепа устанавливается аналогично нормам для шин тягача.

110. При наличии дефектов шины ее износ увеличивается:

до двадцати процентов при наличии трещин, порезов на протекторе или боковине без обнажения корда;

до двадцати пяти процентов при наличии местного износа (пятнистости) протектора.

111. Износ шины корректируется исходя из срока ее эксплуатации (старения). Износ шины увеличивается на пять процентов в год при сроке эксплуатации шины более пяти лет, а для восстановленной шины – при сроке эксплуатации более трех лет.

112. Для шины, непригодной к дальнейшей эксплуатации и восстановлению, износ принимается равным ста процентам.

113. Срок эксплуатации и пробег (наработка) АКБ в течение срока ее эксплуатации устанавливаются по учетным документам. Владельцем ТС (юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем) представляется копия учетных документов или заверенная им в установленном порядке справка о сроке эксплуатации и пробеге (наработке) АКБ или износе АКБ. В этом случае износ АКБ определяется как ее физический износ исходя из пробега (наработки) в течение срока эксплуатации АКБ в соответствии с техническим кодексом установившейся практики 298-2011 «Стартерные аккумуляторные батареи. Нормы и правила обслуживания», утвержденным приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 марта 2011 г. № 149-Ц «Об утверждении технических кодексов установившейся практики».

В иных случаях износ исправной АКБ определяется расчетным путем в процентах, округленных до целого значения, по следующей формуле:

$$I_{\text{физ}}^{\text{б}} = \frac{T_{\text{ф}}}{T_{\text{н}}} \times 100 \%,$$

где $I_{\text{физ}}^{\text{б}}$ – износ АКБ, %;

$T_{\text{ф}}$ – срок эксплуатации АКБ, лет;

$T_{\text{н}}$ – нормативный срок службы АКБ, лет.

Срок эксплуатации и нормативный срок службы АКБ при этом округляются с точностью до сотой доли года.

Фактический срок эксплуатации АКБ определяется как величина, установленная от даты изготовления АКБ до даты оценки.

В случае отсутствия сведений о дате изготовления или приобретения стартерной АКБ для расчета износа этой АКБ, независимо от ее типа, принимается следующий среднестатистический срок службы:

три года – при среднегодовом пробеге ТС не менее 40 000 км;

четыре года – при среднегодовом пробеге ТС менее 40 000 км.

114. Срок службы АКБ в соответствии с назначением и характером эксплуатации ТС может быть установлен также изготовителем ТС, локальным нормативным правовым актом владельца ТС или его вышестоящей организацией.

115. Расчетное значение износа исправной АКБ не должно превышать девяноста процентов.

Износ АКБ, непригодной к эксплуатации и не подлежащей восстановлению, принимается равным ста процентам.

ГЛАВА 12

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ ОДНОГО НОРМО-ЧАСА РЕМОНТНЫХ РАБОТ ТС

116. Стоимость одного нормо-часа ремонтных работ ТС (далее – стоимость нормо-часа работ) применяется для определения стоимости ремонта ТС и определения стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС.

Стоимость нормо-часа работ в калькуляции стоимости ремонта ТС, рассчитанной с использованием программного обеспечения по ремонту ТС, определяется сравнительным методом на основании среднеарифметической стоимости нормо-часа работ, установленной в соответствии с пунктами 120–122 настоящих Правил, и стоимости нормо-часа работ, установленных в организациях автосервиса, включенных в базу данных сервера, находящихся в разумной доступности от места нахождения (места жительства (места пребывания) потерпевшего – резидента Республики Беларусь или места (региона) совершения ДТП для потерпевшего – нерезидента Республики Беларусь согласно пункту 123 настоящих Правил, путем сопоставления полученных данных с применением принципа экономической целесообразности.

Сопоставлению со среднеарифметической стоимостью нормо-часа работ, установленной Белорусским бюро для соответствующего региона Республики Беларусь, подлежит среднеарифметическое значение стоимости нормо-часа работ пяти и менее организаций автосервиса, находящихся в разумной доступности от места, указанного в части второй настоящего пункта.

В случае отсутствия организаций автосервиса в указанных пределах разумной доступности в базе данных сервера, в качестве элемента сравнения используется среднее экономически целесообразное значение стоимости нормо-часа работ по соответствующей области Республики Беларусь, определяемое из группы организаций автосервиса, находящихся в этой области и использующих стоимость нормо-часа работ ниже среднеарифметической стоимости нормо-часа работ, установленной Белорусским бюро для соответствующего региона Республики Беларусь.

При наличии в базе данных сервера менее трех организаций автосервиса, находящихся в соответствующей области Республики Беларусь и использующих стоимость нормо-часа работ ниже среднеарифметической стоимости нормо-часа работ, установленной Белорусским бюро для соответствующего региона Республики Беларусь, в калькуляции стоимости ремонта ТС применяется среднеарифметическая стоимость нормо-часа работ, установленная Белорусским бюро.

117. Стоимость нормо-часа работ определяется для слесарных, кузовных, малярных и диагностических ремонтных работ и комплексов таких работ.

Администратор сервера ежеквартально проводит мониторинг рынка услуг по ремонту ТС на территории Республики Беларусь.

Среди выявленных в процессе мониторинга вновь созданных (реорганизованных) организаций автосервиса администратор сервера проводит опрос о видах проводимых работ, квалификации персонала, стоимости нормо-часа работ для категорий ТС, указанных в пункте 119 настоящих Правил. По итогам опроса, с согласия организации автосервиса проводится осмотр производственных помещений, оборудования, оценка качества проводимых работ. В результате администратор сервера принимает решение о включении организации автосервиса в базу данных сервера.

Для включенных в базу данных сервера организаций автосервиса администратор сервера создает электронные рабочие кабинеты с функцией корректировки стоимости нормо-часа работ в режиме реального времени.

Среди организаций автосервиса, включенных в базу данных сервера, не проводивших корректировку стоимости нормо-часа работ в течение полугода, администратор сервера проводит опрос о текущей стоимости нормо-часа работ.

118. Стоимость нормо-часа работ определяется в национальной валюте Республики Беларусь без налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включаемых в затраты на оказание автосервисом услуг. В расчетах стоимости нормо-часа работ может использоваться иная валюта, если это оговорено в задании (заявке) на оценку или договоре на оказание услуг по определению размера вреда, заключенном между страховщиком (Белорусским бюро) и исполнителем оценки, с последующим перерасчетом такой валюты в национальную валюту согласно пункту 6 настоящих Правил.

119. Стоимость нормо-часа работ определяется для ТС следующих категорий:

легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно и прицепы к ним, квадрициклы (мотоколяски), мотоколяски, мотоциклы, квадроциклы, мотороллеры, мопеды всех марок;

грузовые автомобили полной массой свыше 3,5 т, прицепы и полуприцепы к ним, автобусы полной массой свыше 3,5 т и прицепы к ним, троллейбусы марок стран бывшего СССР и КНР независимо от срока их эксплуатации;

грузовые автомобили полной массой свыше 3,5 т, прицепы и полуприцепы к ним, автобусы полной массой свыше 3,5 т и прицепы к ним, троллейбусы марок стран дальнего зарубежья;

прочие ТС – трамваи, тракторы и их шасси, специальные машины и оборудование на их шасси, оборудование на шасси специальных ТС, а также другие, не указанные в настоящем пункте, ТС.

120. Среднеарифметическая стоимость нормо-часа работ определяется сравнительным методом на основании информации о тарифах по ремонту и техническому обслуживанию ТС организаций автосервиса, расположенных на территории Республики Беларусь и выполняющих все виды работ по ремонту ТС, указанные в пункте 117 настоящих Правил.

121. Стоимость нормо-часа работ по ремонту ТС определяется как среднеарифметическое значение тарифов по ремонту и техническому обслуживанию ТС организаций автосервиса категории А, В и С для соответствующих регионов Республики Беларусь, типов ТС и срока эксплуатации ТС, определенных согласно приложению 6 к настоящим Правилам.

Среднеарифметическая стоимость нормо-часа работ для прочих ТС определяется сравнительным методом на основании результатов проведенных исследований рынка услуг по ремонту аналогичных ТС исходя из трудоемкости ремонтных работ, тарифов на эти работы, сведений о стоимости ремонта в организациях автосервиса или специализированных сервисных предприятиях, где производится ремонт аналогичных ТС на территории Республики Беларусь.

При отсутствии информации о тарифах в организациях автосервиса или специализированных сервисных предприятиях для прочих ТС допускается использование сведений о стоимости ремонта ТС в обслуживающих их организациях, определенной исходя из себестоимости ремонта ТС и прибыли с учетом конъюнктуры рынка.

122. Среднеарифметическое значение стоимости нормо-часа работ определяется для регионов:

город Минск и Минский район;

прочие населенные пункты Республики Беларусь (за исключением населенных пунктов Минского района).

Среднеарифметическая стоимость нормо-часа работ по ремонту ТС определяется как среднеарифметическая стоимость нормо-часа слесарных, кузовных, малярных ремонтных работ и комплексов таких работ. Расчет стоимости диагностических работ, необходимых для выявления неисправности ТС и установления причинной связи между неисправностью ТС и ДТП, производится исходя из среднеарифметической стоимости одного нормо-часа работ. При представлении потерпевшим документов, подтверждающих факт проведения диагностических работ в организации автосервиса или на специализированном сервисном предприятии, стоимость диагностических работ определяется исходя из фактических расходов на их проведение, без налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включенных в затраты по реализации этих диагностических работ.

Среднеарифметическая стоимость нормо-часа работ определяется и утверждается Белорусским бюро на основе представительной и достоверной выборки данных о тарифах организаций автосервиса, оказывающих услуги в данном регионе.

Периодичность определения среднеарифметической стоимости нормо-часа работ устанавливается Белорусским бюро на основе мониторинга рынка услуг по ремонту ТС, проводимого по критерию наличия в Республике Беларусь организаций автосервиса, которые при оказании услуг по ремонту ТС применяют стоимость нормо-часа работ ниже среднеарифметической стоимости нормо-часа работ, установленной Белорусским бюро для соответствующего региона Республики Беларусь.

Минимальное количество выборки данных организаций автосервиса о стоимости нормо-часа работ по ремонту ТС различных типов с различными сроками эксплуатации определяется согласно приложению 6 к настоящим Правилам.

Отдельно взятые заказы-наряды (акты выполненных работ), прайс-листы, прейскуранты и другие документы организаций автосервиса не могут быть использованы при определении среднеарифметического значения стоимости нормо-часа работ.

123. Стоимость нормо-часа работ по ремонту ТС применяется:

для владельца ТС – резидента Республики Беларусь (далее в настоящем пункте – резидент Республики Беларусь), являющегося потерпевшим, по месту его жительства (месту пребывания), указанному в страховом свидетельстве;

для резидента Республики Беларусь, заключившего договор комплексного внутреннего страхования и являющегося причинителем вреда, по месту его жительства (месту пребывания), указанному в страховом свидетельстве;

для резидента Республики Беларусь, являющегося потерпевшим, при отсутствии у него договора внутреннего страхования (договора комплексного внутреннего страхования) по месту его жительства (месту пребывания) в Республике Беларусь, указанному в документе, удостоверяющем личность;

для резидента Республики Беларусь, заключившего договор страхования «Зеленая карта» в отношении ТС, зарегистрированного за пределами Республики Беларусь, с иностранной страховой организацией и являющегося потерпевшим, по месту его жительства (месту пребывания) в Республике Беларусь, указанному в документе, удостоверяющем личность;

для резидента Республики Беларусь, заключившего договор пограничного страхования в отношении ТС, зарегистрированного за пределами Республики Беларусь, и являющегося потерпевшим, по его месту жительства (месту пребывания) в Республике Беларусь, указанному в документе, удостоверяющем личность;

для нерезидента Республики Беларусь, являющегося потерпевшим, по месту (региону) совершения ДТП.

124. При предоставлении потерпевшим документов, указанных в пункте 5 настоящих Правил, стоимость нормо-часа работ определяется по тарифам на дату оказания услуги по ремонту ТС, применяемым указанной в этих документах организацией автосервиса (специализированным сервисным предприятием), включающим налог на добавленную

стоимость и иные налоги (сборы), включенные в затраты по реализации автосервисом (специализированным сервисным предприятием) этих услуг.

Если в документах, подтверждающих факт и оплату стоимости ремонта, стоимость нормо-часа работ определена в иностранной валюте, перерасчет данной валюты в национальную валюту производится исходя из установленного Национальным банком официального курса белорусского рубля по отношению к этой валюте на дату оплаты оказанных услуг.

Если потерпевшим произведен ремонт ТС в принадлежащей ему организации, являющейся его собственным производством, то тарифы этой организации учитываются в пределах себестоимости выполненных работ (без учета прибыли). Налог на добавленную стоимость и иные налоги (сборы), уплачиваемые с оборота по реализации услуг, в фактическую стоимость нормо-часа работ в этом случае не включаются.

ГЛАВА 13

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ ЗАМЕНЯЕМЫХ ЧАСТЕЙ

125. Стоимость частей ТС применяется при определении стоимости ремонта ТС и стоимости устранения дефектов эксплуатации.

126. Стоимость идентичной новой части ТС, предназначенной для замены поврежденной части ТС, определяется исходя из свойств функционального назначения и идентификационных признаков заменяемой части ТС.

127. При определении стоимости частей ТС применяется принцип соответствия: поврежденные фирменные, оригинальные, неоригинальные части и копии оригинальных частей ТС при расчете стоимости ремонта ТС заменяются соответствующими (фирменными, оригинальными, неоригинальными и копиями оригинальных частей ТС).

128. Стоимость новой части ТС на рынке Республики Беларусь содержится в базе данных сервера. Такая стоимость определяется розничной ценой на основе представительной достоверной выборки цен на первичном рынке Республики Беларусь с применением принципа экономической целесообразности в национальной валюте Республики Беларусь без налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включенных в затраты по производству и реализации этой части. При наличии существенного ценового разрыва котировок администратор сервера вправе удалить нерыночные ценовые котировки (ошибочно выставленные продавцами цены) из выборки. Алгоритмы выявления нерыночных ценовых котировок формируются администратором сервера на основе статистической обработки данных и согласовываются с Белорусским бюро.

При наличии информации о стоимости новой части в базе данных сервера ее стоимость учитывается при определении стоимости ремонта ТС. В ином случае стоимость новой части определяется как произведение розничной цены части на иностранных рынках, содержащейся в стандартных базах данных программного обеспечения по ремонту ТС, определенной в соответствии с пунктом 6 настоящих Правил, на соответствующий коэффициент коррекции стоимости частей ТС.

Оценщик или страховщик вправе обратиться к администратору сервера с письменным запросом о проверке уровня стоимости конкретной новой части ТС. Ответ на указанный запрос должен быть дан администратором сервера в срок, установленный пунктом 238 настоящих Правил.

При отсутствии в базах данных программного обеспечения по ремонту ТС информации о стоимости новой части ТС ее стоимость определяется оценщиком на основе представительной достоверной выборки розничных цен на первичном рынке Республики Беларусь с применением принципа экономической целесообразности без налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включенных в затраты по производству и реализации этой части, в национальной валюте Республики Беларусь, а при отсутствии цен на первичном рынке Республики Беларусь – на других рынках в соответствии с

пунктами 12 и 13 настоящих Правил в иностранной валюте с последующим перерасчетом такой валюты в национальную валюту согласно пункту 6 настоящих Правил.

При отсутствии в базах данных программного обеспечения по ремонту ТС или на рынках информации о стоимости части специального, редкого и уникального ТС, оборудования (оснастки) специализированного ТС стоимость части этих ТС определяется оценщиком по цене части ТС без налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включенных в затраты по производству и реализации этой части, предоставленной организацией автосервиса или специализированным сервисным предприятием, где производится ремонт аналогичных ТС.

При полном отсутствии информации о стоимости новой части ТС ее стоимость определяется путем использования стоимости части аналогичного ТС в порядке, установленном в главе 8 настоящих Правил.

129. Стоимость частей, необходимых для ремонта ТС, определяется по формуле

$$C_{\text{ч}} = \sum_{j=1}^m C_{\text{ч}j} \times S_j \times K_j,$$

где $C_{\text{ч}}$ – стоимость частей, д.е.;

m – количество частей ТС различных наименований (кода), которые должны быть использованы при замене идентичных (аналогичных) поврежденных частей ТС, шт.;

$C_{\text{ч}j}$ – стоимость одной j -й части ТС, которая должна быть использована при замене, д.е.;

S_j – количество частей ТС одного наименования, которые должны быть использованы при замене, шт.;

K_j – коэффициент коррекции (надбавки, скидки) для j -й части ТС или группы частей ТС, в долях единицы.

Коэффициент коррекции стоимости частей ТС применяется только в случае определения стоимости частей с использованием стандартных баз данных программного обеспечения по ремонту ТС.

130. Коэффициенты коррекции стоимости частей ТС определяются Белорусским бюро для каждой марки ТС или для групп стран производства (происхождения) марок ТС путем представительной достоверной выборки цен на первичном рынке Республики Беларусь наиболее повреждаемых в ДТП частей ТС и последующего сравнения их с ценами идентичных частей ТС, содержащимися в стандартных базах данных программного обеспечения по ремонту ТС.

Коэффициент коррекции стоимости частей ТС равен 1,0 для частей, стоимость которых установлена торговой организацией на территории Республики Беларусь.

131. При предоставлении потерпевшим документов, указанных в пункте 5 настоящих Правил, стоимость частей ТС определяется по ценам идентичных частей на дату их приобретения, указанным в предоставленных документах, включающим налог на добавленную стоимость и иные налоги (сборы), включенные в затраты по производству и реализации этих частей. В случае, когда в указанных документах стоимость частей определена в иностранной валюте, перерасчет иностранной валюты в национальную валюту производится исходя из установленного Национальным банком официального курса белорусского рубля по отношению к этой валюте на дату оплаты данных частей.

Если потерпевшим произведен ремонт ТС в принадлежащей ему организации, являющейся его собственным производством, и (или) приобретены (получены) заменяемые части в принадлежащей ему организации, то стоимость частей учитывается по ценам их приобретения (ценам складского учета) с учетом транспортных расходов. Ценой приобретения в данном случае является цена, указанная в первичных учетных документах,

подтверждающих отгрузку поставщиком данных частей этим организациям. Налог на добавленную стоимость и иные налоги (сборы), уплачиваемые с оборота товаров, в стоимость частей в этом случае не включаются.

ГЛАВА 14 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ РЕМОНТА ТС

132. При расчете стоимости ремонта ТС и стоимости устранения дефектов эксплуатации определяются основные виды используемых в ремонте материалов согласно приложению 7 к настоящим Правилам.

При определении стоимости материалов применяется принцип соответствия согласно пункту 127 настоящих Правил.

133. Виды и количество используемых материалов определяются на основании: нормативно-технической и технологической документации по техническому обслуживанию и ремонту ТС, разработанной изготовителем ТС; информации, полученной из программного обеспечения по ремонту ТС; технологической документации на конкретные виды ремонтных работ идентичного или аналогичного ТС.

134. Виды и количество вспомогательных материалов, необходимых для выполнения ремонтных работ ТС, определяются в соответствии с нормативами организации автосервиса или специализированного сервисного предприятия и включаются в стоимость нормо-часа работ, установленную такой организацией автосервиса или специализированным сервисным предприятием.

135. Определение стоимости единицы ремонтного и прочего материала производится сравнительным методом на основе представительной достоверной выборки розничных цен на первичном рынке Республики Беларусь в национальной валюте Республики Беларусь без налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включенных в затраты по производству и реализации этого материала, с применением принципа экономической целесообразности.

136. Стоимость лакокрасочных материалов для окраски отдельной части, ее фрагмента или группы частей определяется с учетом окрашиваемой площади и перечня подготовительно-заключительных работ, рекомендуемых изготовителем ТС или разработчиком технологии окраски:

для типов лакокрасочных материалов (алкид, акрил, металлик, перламутр, ксиралик и пр.) исходя из их технических характеристик;

для видов окраски (поверхностной, новой, ремонтной) и количества слоев окраски исходя из рекомендаций изготовителя в соответствии с технологией применения материалов.

137. Стоимость ремонтных и прочих материалов определяется по формуле

$$C_{\text{рм}} = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m C_{ji} \times N_{ji} \times S_{ji},$$

где $C_{\text{рм}}$ – стоимость ремонтных, прочих материалов, используемых для совокупности различных видов ремонтных работ ТС, руб.;

j – вид ремонтных, прочих материалов, используемых при i -м виде работ;

C_{ji} – стоимость одной единицы сравнения j -го вида ремонтного, прочего материала, используемого при i -м виде работ, д.е.;

N_{ji} – норма расхода j -го вида ремонтного, прочего материала, используемого при i -м виде работ;

S_{ji} – количество ремонтных единиц j -го вида ремонтного, прочего материала в i -м виде работ, шт.;

m – количество видов ремонтных, прочих материалов, используемых в i -м виде работ, шт.;

n – количество видов ремонтных работ, производимых при восстановлении ТС, шт.

138. При полном восстановлении антикоррозийного и противошумного покрытия ТС стоимость ремонтных материалов и их расход определяются на всю площадь части ТС или сопряженных частей ТС. При частичном восстановлении покрытия стоимость ремонтных материалов определяется пропорционально площади восстанавливаемого покрытия.

139. Стоимость ремонтных материалов, необходимых для каждой ремонтной операции конкретной модели (модификации) ТС, определяется на основе информации, получаемой из программного обеспечения по ремонту ТС.

При отсутствии в базах данных программного обеспечения по ремонту ТС информации о стоимости ремонтных материалов их стоимость определяется оценщиком в порядке, установленном в пунктах 133–138 настоящих Правил.

140. При предоставлении потерпевшим документов, указанных в пункте 5 настоящих Правил, стоимость единицы материалов определяется по ценам на дату их приобретения согласно предоставленным документам, включающим налог на добавленную стоимость и иные налоги (сборы), включенные в затраты по производству и реализации этих материалов.

Стоимость использованных материалов рассчитывается исходя из норм расхода, установленных изготовителем ТС или указанных в программном обеспечении по ремонту ТС.

В случаях использования при фактическом ремонте ТС материалов, вся номенклатура и (или) количество которых относятся к данному страховому случаю, стоимость материалов для расчета стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС определяется пропорционально стоимости материалов представленной программным обеспечением по ремонту ТС, указанной в калькуляциях стоимости ремонта ТС и стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС.

В случаях использования при фактическом ремонте ТС материалов, номенклатура и (или) количество которых не относятся к данному страховому случаю, а из предоставленных документов невозможно выделить их конкретную стоимость, стоимость таких материалов из общей стоимости материалов определяется пропорционально фактической стоимости работ, при производстве которых используются данные материалы. В случае, если в указанных документах стоимость материалов определена в иностранной валюте, перерасчет иностранной валюты в национальную валюту производится исходя из установленного Национальным банком официального курса белорусского рубля по отношению к иностранной валюте на дату оплаты этих материалов.

Если потерпевшим произведен ремонт ТС в принадлежащей ему организации, являющейся его собственным производством, и (или) приобретены (получены) материалы в принадлежащей ему организации, то стоимость материалов учитывается по ценам их приобретения (ценам складского учета) с учетом транспортных расходов. Ценой приобретения в данном случае является цена, указанная в первичных учетных документах, подтверждающих отгрузку поставщиком данных материалов этим организациям. Налог на добавленную стоимость и иные налоги (сборы), уплачиваемые с оборота товаров, в стоимость материалов в этом случае не включаются.

141. Стоимость ремонтных материалов определяется с учетом их обновления в порядке, установленном в главе 10 настоящих Правил, в случаях:

использования ремонтных материалов для изготовления ремонтной вставки в поврежденную часть ТС или для изготовления части ТС в процессе ремонта ТС;

использования группы ремонтных материалов, частей и инструмента разового использования, обезличенных и сформированных изготовителем ТС в ремонтные комплекты, имеющие оригинальный номер, присвоенный изготовителем ТС.

ГЛАВА 15 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ РЕМОНТА ТС

142. Стоимость ремонта ТС определяется затратным методом на основании акта (актов) осмотра ТС на дату оценки по формуле

$$C_p = C_{\text{раб}} + C_{\text{ч}} + C_{\text{рм}},$$

где C_p – стоимость ремонта ТС, д.е.;

$C_{\text{раб}}$ – стоимость работ по восстановлению ТС, д.е.;

$C_{\text{ч}}$ – стоимость заменяемых частей ТС, определенная в соответствии с главой 13 настоящих Правил, д.е.;

$C_{\text{рм}}$ – стоимость ремонтных и прочих материалов, определенная в соответствии с главой 14 настоящих Правил, д.е.

143. Калькуляция стоимости ремонта ТС состоит из разделов:

перечень ремонтных работ ТС, их трудоемкость и стоимость;

перечень заменяемых частей ТС, их количество и стоимость;

перечень ремонтных и прочих материалов, их количество и стоимость.

В калькуляцию стоимости ремонта ТС включаются коэффициенты коррекции стоимости частей ТС.

144. Стоимость частей разового использования и ремонтных материалов при незначительном их расходе (мелкие крепежные части, изоляционная лента и трубки, электрические клеммы, припой и пр.) включается в перечень материалов в размере двух процентов от стоимости ремонтных работ ТС, за исключением работ по окраске, антикоррозионной и противозащитной защите частей ТС.

Поврежденные регистрационные знаки ТС и их стоимость включаются в перечень материалов.

145. В калькуляции стоимости ремонта ТС указываются сведения о выбранном оценщиком программном обеспечении по ремонту ТС и (или) других информационных источниках, на основании которых производился расчет стоимости ремонта ТС.

146. Выбор программного обеспечения по ремонту ТС из указанного в пункте 237 настоящих Правил перечня является правом оценщика.

147. Оценщик не вправе производить расчет стоимости ремонта ТС в выбранном им программном обеспечении по базе данных аналогичного ТС при наличии базы данных идентичного ТС в другом, указанном в пункте 237 настоящих Правил, программном обеспечении по ремонту ТС. При этом отсутствие необходимого программного обеспечения по ремонту ТС у исполнителя оценки или страховщика (Белорусского бюро) не является основанием для такого расчета.

148. Расхождение в стоимости ремонта ТС при проведении расчетов этой стоимости с использованием различного, указанного в пункте 237 настоящих Правил, программного обеспечения по ремонту ТС при условии правильного выбора оценщиком базы данных такого программного обеспечения не является основанием для перерасчета стоимости ремонта.

149. Стоимость ремонтных работ ТС определяется как сумма произведений нормативов трудоемкостей работ и стоимости нормо-часа работ по формуле

$$C_{\text{раб}} = \sum_{i=1}^n C_{\text{нчи}} \times T_{\text{пи}},$$

где $C_{\text{раб}}$ – стоимость работ по восстановлению ТС, д.е.;

$C_{нчi}$ – стоимость нормо-часа i -го вида ремонтных работ, определенная в соответствии с главой 12 настоящих Правил, д.е.;

T_{pi} – трудоемкость i -го вида ремонтных работ, ч;

n – количество нормированных работ по ремонту ТС, шт.

150. Определение нормативов трудоемкостей работ для различных типов ТС производится исходя из рекомендаций нормативно-технической и технологической документации по техническому обслуживанию и ремонту изготовителя ТС.

В случае отсутствия отдельных нормативов трудоемкостей работ, установленных изготовителем ТС, определение таких нормативов производится по данным программного обеспечения по ремонту ТС.

Для отдельных типов тракторов и их шасси, трамваев, троллейбусов, рефрижераторных и изотермических кузовов, специального оборудования (оснастки) специальных и специализированных ТС определение нормативов трудоемкостей работ производится по нормативам трудоемкости работ организаций автосервиса и (или) специализированных сервисных предприятий, производящих ремонт данных ТС и оборудования. В случае отсутствия нормативов трудоемкости работ организаций автосервиса и (или) специализированных сервисных предприятий определение трудоемкости работ производится по существующим на предприятиях, производящих ремонт, техническое обслуживание и эксплуатацию аналогичных ТС на территории Республики Беларусь, трудоемкостям работ, тарифам на эти работы, сведениям о стоимости ремонта.

В случае отсутствия установленных изготовителем ТС и программным обеспечением по ремонту ТС сведений о нормативах трудоемкостей работ на легковые, грузовые ТС и автобусы определение этих нормативов производится по нормативам трудоемкостей работ на аналогичные ТС без учета страны их происхождения.

151. Не допускается применение в расчете стоимости ремонта ТС стоимости частей ТС, ремонтных и прочих материалов, находившихся в употреблении или бывших в эксплуатации (кроме случаев расчета стоимости ремонта ТС, указанных в пунктах 124, 131 и 140 настоящих Правил).

152. При перерасчете стоимости ремонта ТС на основании документов, указанных в пункте 5 настоящих Правил, оценщик вправе использовать технологию ремонта ТС, фактически примененную организацией автосервиса (специализированным сервисным предприятием), в которой был произведен ремонт ТС.

ГЛАВА 16 ВЫБОР МЕТОДОВ ОЦЕНКИ СТОИМОСТИ ТС

153. При определении рыночной стоимости объекта оценки учитываются следующие условия:

стороны сделки обладают достаточной осведомленностью об объекте оценки и рынке объектов-аналогов;

стороны сделки действуют компетентно, расчетливо, добровольно и добросовестно;

объект оценки представлен продавцом в форме публичного предложения на рынке;

продавец и покупатель имеют достаточное время для выбора варианта совершения сделки;

на продавца не налагается дополнительных обязательств, кроме обязательств передать объект оценки, а на покупателя не налагается дополнительных обязательств, кроме обязательств принять объект оценки и уплатить за него определенную денежную сумму.

Рыночная стоимость в текущем использовании определяется как рыночная стоимость объекта оценки, учитывающая сложившиеся условия его эксплуатации, хранения и использования. При определении стоимости ТС в настоящих Правилах рыночная стоимость в текущем использовании, как правило, соответствует рыночной стоимости.

154. При определении рыночной стоимости ТС используются сравнительный, затратный и доходный методы оценки, предусмотренные главами 17 и 18 настоящих Правил.

Выбор и использование одного или нескольких методов оценки ТС определяются оценщиком.

155. Наиболее достоверные результаты рыночной стоимости ТС определяются при использовании методов оценки, указанных в пункте 154 настоящих Правил, в порядке их приоритета:

для массовых ТС – сравнительного или затратного (при отсутствии достоверной выборки) метода оценки;

для редких ТС – затратного или сравнительного метода оценки;

для уникальных ТС – затратного и (или) доходного, сравнительного методов оценки.

Стоимость ТС, полученная в результате расчета при проведении оценки одним из рыночных методов, является итоговой стоимостью ТС.

При оценке стоимости ТС двумя и более рыночными методами итоговая стоимость ТС определяется путем присвоения каждому методу весового коэффициента. Сумма весовых коэффициентов должна быть равна единице.

Весовые коэффициенты рассчитываются экспертным, математическими или статистическими методами.

При невозможности использования рыночных методов оценки для расчета стоимости ТС применяется индексный метод оценки в порядке, установленном в главе 19 настоящих Правил.

156. Итоговая стоимость ТС рассчитывается на дату оценки с учетом всех налогов, сборов и иных обязательных неналоговых платежей, включенных в стоимость ТС при его продаже или покупке на рынке.

По результатам определения стоимости ТС составляется заключение о стоимости ТС.

157. Стоимость ТС, рассчитанная в порядке, установленном в настоящей главе, не может быть меньше утилизационной стоимости ТС.

ГЛАВА 17

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ ТС СРАВНИТЕЛЬНЫМ МЕТОДОМ

158. Сравнительный метод оценки – это совокупность методов расчета стоимости ТС, основанных на информации о рыночных ценах идентичных ТС, аналогичных ТС (далее – объекты-аналоги) с последующей корректировкой этих цен по элементам сравнения.

Под рыночными ценами объектов-аналогов понимаются цены сделок, цены предложения или спроса, при этом учитываются условия продажи объектов-аналогов.

159. Определение стоимости ТС сравнительным методом производится в следующем порядке:

исследуется рынок;

проводится анализ и отбор информации по объектам-аналогам;

определяются единицы сравнения;

проводится выбор методов расчета стоимости;

проводится выбор элементов сравнения и расчет корректировок по этим элементам сравнения;

проводится определение стоимости ТС.

160. При исследовании рынка осуществляется поиск исходных данных с целью сбора информации о действующих на дату оценки на рынке ТС сделках, предложениях и спросе на сходные объекты. При этом минимальный набор сведений о стоимости каждого объекта-аналога должен включать:

момент времени (месяц, год) действия зафиксированной стоимости;

денежную единицу, в которой выражена стоимость;

характер стоимости по источнику происхождения (цена предложения, цена спроса, цена сделки);

место продажи (если это оказывает влияние на стоимость);

состояние объекта-аналога (пробег, комплектность, наличие дефектов эксплуатации и пр.);

наличие в стоимости ТС налога на добавленную стоимость, таможенных и иных платежей;

наличие в стоимости системы скидок и надбавок;

сведения о срочной продаже объекта.

161. При анализе собранной информации оценщиком исследуются тенденции изменения цен на рынке ТС, условия продажи, срок экспозиции на рынке, факторы спроса и предложения. При этом сопоставляются цены предложений и спроса на ТС, изучается структура рынка ТС, количество и динамика предложений по отдельным типам ТС, изменение цен предложений и спроса в процессе экспозиции объектов на рынке. Объем исследований определяется оценщиком в зависимости от особенностей объекта оценки и факторов, влияющих на цену объектов-аналогов. В соответствии с установленными при осмотре идентификационными признаками объекта оценки формируется список объектов-аналогов.

162. При сравнении объекта оценки с объектами-аналогами анализируются идентификационные признаки объекта оценки и идентификационные признаки объектов-аналогов согласно приложению 2 к настоящим Правилам. В результате проведенного сравнения отдельные объекты-аналоги могут быть исключены из списка объектов-аналогов. После уточнения списка объектов-аналогов оценщиком выбирается стоимость базового аналога ТС из конкретного отечественного информационного справочника.

При отсутствии информации о стоимости базового аналога ТС в отечественных информационных справочниках или значительном отличии стоимости базового аналога ТС от рыночной стоимости ТС стоимость ТС определяется путем расчета на основании выбранных объектов-аналогов.

163. При сравнительном методе оценки используются следующие группы методов расчета стоимости в порядке их приоритета:

методы количественного анализа;

методы качественного анализа.

Методы количественного анализа представляют собой совокупность методов расчета стоимости, основанных на сопоставлении количественных характеристик объекта оценки и объектов-аналогов и определении стоимости объекта оценки путем внесения корректировок.

Методы качественного анализа представляют собой совокупность методов расчета стоимости, основанных на сопоставлении качественных характеристик объекта оценки и объектов-аналогов.

164. К группе методов количественного анализа относятся следующие методы расчета стоимости:

статистического анализа;

компенсационных корректировок.

165. Методы статистического анализа позволяют определить стоимость объекта оценки путем выявления зависимости цен объектов-аналогов от элементов сравнения с использованием корреляционно-регрессионного анализа.

Корреляционно-регрессионный анализ основан на анализе и использовании устойчивых статистических связей между совокупностью формирующих стоимость признаков (переменных аргументов) и стоимостью ТС.

Методы статистического анализа применяются в порядке их приоритета:

метод прямого сравнения;

метод графического анализа;

метод анализа тенденций;

165.1. метод прямого сравнения основан на расчете стоимости объекта оценки как среднего значения стоимости объектов-аналогов в статистической выборке или путем непосредственного сравнения объекта-аналога с объектом оценки.

Метод прямого сравнения позволяет произвести оценку стоимости массовых ТС, а также используется для обоснования стоимости аналога ТС при оценке редких ТС и для получения промежуточных результатов при оценке уникальных ТС.

При этом стоимость объекта оценки определяется по формуле

$$V = \frac{\sum_{i=1}^n V_i}{n},$$

где V – стоимость объекта оценки, д.е.;

V_i – цена i -го объекта-аналога ТС, д.е.;

n – количество объектов-аналогов ТС в выборке, шт.

Оценка методом прямого сравнения базируется на применении статистического анализа при обработке данных выборки ТС.

После формирования выборки проводится оценка вариации выборки на основе расчетного коэффициента вариации по формуле

$$\lambda = \frac{\delta_{Vi}}{V_{cp}},$$

где λ – коэффициент вариации;

V_{cp} – средняя величина рыночной стоимости объектов-аналогов по статистической выборке, д.е.;

δ_{Vi} – среднее квадратичное отклонение, определяется по формуле

$$\delta_{Vi} = \sqrt{D},$$

где D – дисперсия значений выборки – определяется опцией «ДИСП» в статистических функциях Microsoft Office Excel или иных аналогичных программных средствах.

Если значение коэффициента вариации не превышает 0,3 (пороговое значение – 30 %), среднюю величину можно признать надежной, а полученное значение средней величины стоимости V_{cp} принять в качестве величины стоимости ТС.

Если значение коэффициента вариации превысило 0,3, осуществляется фильтрация выборки путем устранения минимального и максимального значений или иных методов фильтрации. При этом количество значений в выборке не должно стать менее трех единиц.

В случае, если после осуществления фильтрации не удалось достигнуть порогового значения коэффициента вариации, объект оценки не может быть отнесен к группе массовых ТС и для его оценки следует применять иные методы;

165.2. метод графического анализа позволяет определить стоимость объекта оценки путем отображения результатов статистического анализа в графической форме, построения кривой распределения и определения формулы расчета итоговой стоимости и выполняется в следующей последовательности:

проводится выборка однородных объектов-аналогов;

выбирается наиболее важный ценообразующий фактор;

результат статистического анализа выражается в графической форме;

производится построение кривой распределения зависимости цены от элементов сравнения;

определяется уравнение регрессии для расчета скорректированной стоимости;
 производится оценка точности полученных результатов;
 производится расчет скорректированной итоговой стоимости.

Оценка точности результата характеризуется коэффициентом детерминации (квадрат коэффициента корреляции – R^2), отражающим тесноту связи между элементом сравнения и ценой объекта-аналога. При этом количество объектов-аналогов в выборке должно быть не менее шести. Результат считается обоснованным, если значение коэффициента детерминации составляет не менее 0,67 (при приближении значения коэффициента детерминации к 1 адекватность модели повышается). Анализ качества модели и точности результата может проводиться с использованием других показателей математической статистики.

К разновидностям графического метода относятся метод косвенного сравнения, методы интерполяции и экстраполяции.

Метод косвенного сравнения основан на моделировании характера влияния одного или нескольких наиболее значимых элементов сравнения на стоимость объекта-аналога путем построения графиков изменения стоимости и определения уравнения кривой, которое наилучшим образом описывало бы стоимость объекта оценки.

Метод интерполяции или экстраполяции предусматривает определение стоимости ТС на основе прогнозирования стоимости. Использование метода интерполяции или экстраполяции предусматривает наличие на рынке объектов, сопоставимых по основным элементам сравнения с объектом оценки;

165.3. метод анализа тенденций позволяет рассчитать стоимость объекта оценки путем статистической обработки большого количества информации, выявления зависимости цен объектов-аналогов от множества элементов сравнения. Анализ тенденций выполняется в следующей последовательности:

проводится выборка объектов-аналогов. При этом минимальное количество объектов-аналогов в выборке определяется по формуле

$$n = 2 \times (k + 2),$$

где n – количество объектов-аналогов, шт.;

k – количество ценообразующих элементов сравнения, шт.;

составляется таблица исходных данных по элементам сравнения, где указываются цены объектов-аналогов и качественные и (или) количественные характеристики объекта оценки и объектов-аналогов. Если элементы сравнения представлены в качественных характеристиках (больше, меньше, хуже, лучше), выполняется упорядочение их в определенную числовую систему, в которой отношение между отдельными элементами сравнения выражено в соответствующих числах. Затем производится расчет стоимости объекта оценки по выбранному уравнению регрессии, например, с помощью функции «ТЕНДЕНЦИЯ»* табличного процессора Microsoft Excel;

* Функция «ТЕНДЕНЦИЯ» рассчитывает значения стоимости в соответствии с линейным трендом, в то время как стоимость большинства ТС изменяется в экспоненциальной зависимости от срока их эксплуатации.

производится оценка точности полученных результатов. Оценка точности результата производится с помощью коэффициента детерминации. Результат считается обоснованным, если значение коэффициента детерминации составляет не менее 0,67. Анализ качества модели и точности результата может проводиться с использованием других показателей математической статистики.

166. Метод компенсационных корректировок основан на определении стоимости объекта оценки с помощью корректировок цен объектов-аналогов по элементам сравнения.

Метод компенсационных корректировок делится на метод последовательного внесения корректировок и метод внесения относительных корректировок;

166.1. метод последовательного внесения корректировок реализуется путем последовательного внесения корректировок в цены объектов-аналогов по элементам сравнения в следующей последовательности:

выполняются корректировки первой группы, определяемые в строгой последовательности друг за другом: корректировка на условия финансирования, корректировка на состояние рынка (время продажи) и корректировка на условия продажи;

рассчитывается скорректированная цена объектов-аналогов;

выполняются корректировки второй группы, которые определяются после корректировок первой группы: корректировка на физические характеристики, экономические характеристики и др.;

рассчитывается скорректированная цена объектов-аналогов;

166.2. метод внесения относительных корректировок реализуется путем определения относительной величины корректировок по элементам сравнения от цены объекта-аналога в последовательности, аналогичной методу последовательного внесения корректировок;

166.3. методы последовательного внесения корректировок и внесения относительных корректировок могут использоваться в комбинации.

167. К методам качественного анализа относятся следующие методы расчета стоимости: относительный сравнительный анализ и распределительный анализ (ранжирование);

167.1. метод относительного сравнительного анализа позволяет рассчитать стоимость объекта оценки как среднее значение цен двух объектов-аналогов, наиболее близких к объекту оценки по элементам сравнения, на основе сопоставления цен объектов-аналогов через качественное описание элементов сравнения объектов-аналогов и объекта оценки (хуже, лучше, аналогично) и определения места объекта оценки в ряду цен объектов-аналогов.

Относительный сравнительный анализ является разновидностью анализа парного набора данных и отличается от него использованием не количественных характеристик объектов, а качественных.

Определение стоимости методом относительного сравнительного анализа производится в следующей последовательности:

составляется таблица исходных данных по элементам сравнения, где указываются цены объектов-аналогов и элементы сравнения объекта оценки и объектов-аналогов;

обозначаются условными знаками направления корректировок цен объектов-аналогов (стрелками, знаками «плюс» или «минус», баллами и др.);

выявляется общая корректировка для каждого объекта-аналога. Направление общей корректировки цены объекта-аналога должно совпадать с направлением условных знаков, количество которых преобладает для данного объекта-аналога;

определяется верхняя и нижняя границы цен объектов-аналогов, наиболее близких к объекту оценки;

определяется стоимость объекта оценки как среднее арифметическое значение между верхней и нижней границами цен объектов-аналогов, наиболее близких к объекту оценки;

167.2. метод распределительного анализа (ранжирование) позволяет рассчитать стоимость объекта оценки как среднее значение цен двух объектов-аналогов, наиболее близких к объекту оценки по элементам сравнения, на основе ранжирования цен продаж объектов-аналогов в порядке убывания или возрастания с целью определения относительной позиции объекта оценки в ряду объектов-аналогов.

Распределительный анализ является вариантом относительного сравнительного анализа.

Определение стоимости методом распределительного анализа выполняется в следующей последовательности:

составляется таблица из качественных и (или) количественных характеристик объектов-аналогов и объекта оценки (отдельной строкой указываются цены объектов-аналогов);

вводится шкала из балльных оценок, которая позволяет отразить характеристики объектов-аналогов по отношению к объекту оценки (хуже, лучше, аналогично), при этом за точку отсчета принимается значение характеристики для объекта оценки;

осуществляется упорядочение исходных качественных характеристик объектов-аналогов и объекта оценки путем перевода их в балльные оценки;

каждому элементу сравнения присваивается весовой коэффициент исходя из степени влияния элемента сравнения на величину стоимости объекта оценки. При этом сумма весовых коэффициентов должна быть равна единице;

определяется сумма балльных оценок элементов сравнения с учетом весомости по объекту оценки и каждому объекту-аналогу;

присваиваются ранги объекту оценки и каждому объекту-аналогу по сумме баллов в порядке убывания или возрастания;

определяется верхняя и нижняя границы цен объектов-аналогов, наиболее близких к объекту оценки;

определяется стоимость объекта оценки как среднее арифметическое значение между верхней и нижней границами цен объектов-аналогов, наиболее близких к объекту оценки.

168. В сравнительном методе может использоваться комбинация методов расчета стоимости как в каждой группе (методы количественного или методы качественного анализа), так и комбинация методов расчета стоимости из двух различных групп.

169. К методам расчета корректировок по элементам сравнения при использовании в оценке стоимости ТС метода компенсационных корректировок относятся методы:

анализа парного набора данных;

статистического анализа;

анализа затрат;

экспертных оценок (в том числе индивидуальных опросов);

169.1. метод анализа парного набора данных основан на расчете корректировок по элементам сравнения путем сопоставления двух (или более) объектов-аналогов, различающихся между собой одним элементом сравнения.

Определение корректировки методом анализа парного набора данных выполняется в следующей последовательности:

по результатам отбора информации по объектам-аналогам составляется таблица исходных данных по элементам сравнения, где указываются цены объектов-аналогов и элементы сравнения объекта оценки и объекта-аналога;

выбирается пара объектов-аналогов, которые различаются между собой только тем элементом сравнения, на который проводится корректировка;

определяется величина корректировки по выбранному элементу сравнения как разница между ценами объектов-аналогов, составляющих пару.

Корректировка может определяться как в абсолютном, так и в относительном выражении;

169.2. методы статистического анализа основаны на расчете корректировок по элементам сравнения с использованием математического аппарата статистики и корреляционно-регрессионного анализа. К методам статистического анализа относятся метод графического анализа и метод анализа тенденций.

Метод графического анализа представляет собой метод регрессионного анализа с использованием простой регрессии и выполняется в порядке, установленном в подпункте 165.2 пункта 165 настоящих Правил.

Метод анализа тенденций основан на определении корректировок из статистической обработки большого количества информации, определения элементов сравнения,

влияющих на цену продажи, и выполняется в порядке, установленном в подпункте 165.3 пункта 165 настоящих Правил.

Метод прямого сравнения при расчете корректировок применяется в случаях: если стоимость объекта-аналога имеет линейную зависимость от выбранного элемента сравнения, корректировка на отличия параметров определяется по формуле

$$\Delta V = V_a \times \left(\frac{\Pi^o}{\Pi^a} - 1 \right),$$

где ΔV – корректировка цены объекта-аналога на выбранный элемент сравнения, д.е.;

V_a – цена объекта-аналога, д.е.;

Π^o – количественная характеристика элемента сравнения объекта оценки (мощность, грузоподъемность, полная масса, объем грузового пространства и др.);

Π^a – количественная характеристика элемента сравнения объекта-аналога, или по формуле

$$\Delta V = V_a \times \left(\frac{V_{\text{нов}}}{V_{\text{нов}}^a} - 1 \right),$$

где ΔV – корректировка цены объекта-аналога на выбранный элемент сравнения, д.е.;

V_a – цена объекта-аналога, д.е.;

$V_{\text{нов}}$ – стоимость восстановления идентичного ТС, д.е.;

$V_{\text{нов}}^a$ – стоимость замещения объекта-аналога, д.е.;

если стоимость объекта оценки изменяется нелинейно, то корректировка на отличия параметров определяется по формулам:

$$\Delta V = V_a \times \left(\left(\frac{\Pi^o}{\Pi^a} \right)^\tau - 1 \right)$$

Или

$$\Delta V = V_a \times \left(\left(\frac{V_{\text{нов}}}{V_{\text{нов}}^a} \right)^\tau - 1 \right),$$

где τ – коэффициент торможения стоимости.

Коэффициент торможения стоимости может определяться с помощью коэффициентов корреляции, анализа рынка, экспертным методом;

169.3. метод анализа затрат предполагает расчет корректировок на основе определения затрат по устранению отличий в элементах сравнения между объектом оценки и объектами-аналогами, в том числе разницы в ценах из-за места продажи объекта-аналога (затраты на доставку, таможенные платежи, утилизационный сбор и пр.), состава включенных затрат (затраты на монтаж, демонтаж, установку обновленных частей и др.).
Корректировка стоимости объектов-аналогов на затраты по транспортировке и монтажу определяется по укрупненным показателям, нормативам, информации производителей и дилеров, калькуляциям или сметам и другой информации, полученной при анализе рынка;

169.4. метод экспертных оценок предполагает определение корректировок на основе изучения мнения квалифицированных участников рынка (экспертов) о влиянии на

стоимость объекта оценки элементов сравнения. Разновидностью метода экспертных оценок является метод индивидуальных опросов. Метод индивидуальных опросов основан на расчете корректировок при обработке информации, полученной в результате опроса экспертов или из баз данных исполнителей оценки;

169.5. методы расчета корректировок могут использоваться в комбинации методов.

170. Корректировка стоимости объектов-аналогов по элементам сравнения определяется следующим образом:

корректировка стоимости объектов-аналогов по элементам сравнения определяется относительно объекта оценки;

в случае, если объект оценки по элементу сравнения имеет лучшие показатели по сравнению с объектом-аналогом, стоимость объекта-аналога увеличивается на величину корректировки;

если объект оценки по элементу сравнения имеет худшие показатели по сравнению с объектом-аналогом, стоимость объекта-аналога уменьшается на величину корректировки.

При использовании метода относительного сравнительного анализа и метода распределительного анализа (ранжирования) правило корректировок реализуется через элементы сравнения, по которым выбираются два объекта-аналога, наиболее близкие по стоимости к объекту оценки.

Корректировка по элементу сравнения определяется только в случае, если объект оценки и объект-аналог отличаются этим элементом сравнения и данное отличие оказывает влияние на стоимость объектов-аналогов на рынке.

171. Корректировка на условия финансирования определяется в случае, если условия расчета по объекту-аналогу и объекту оценки отличаются. Такими условиями могут являться также льготные условия приобретения объекта оценки для инвестиционных целей. Если указанные льготные условия финансирования сопряжены с ограничениями на распоряжение ТС (запрет на продажу, сдачу в аренду и пр.) в течение определенного периода времени, то определяется корректировка на условия финансирования по формуле

$$\Delta V_y = (V_{РБ} - V_n) \times \frac{T_0}{T_n},$$

где ΔV_y – корректировка на условия финансирования, д.е.;

V_n – льготная стоимость идентичного ТС на дату оценки, д.е.;

$V_{РБ}$ – стоимость идентичного ТС на рынке Республики Беларусь на дату оценки, д.е.;

T_0 – период от даты начала ограничений на распоряжение ТС до даты оценки, мес.;

T_n – период действия ограничений на распоряжение ТС, мес.

172. Корректировка на состояние рынка (время продажи) определяется в случае, если от даты оценки до даты производства выборки объектов-аналогов прошло более одного месяца и цены на рынке объектов-аналогов изменились.

Изменение стоимости объектов-аналогов может определяться с применением коэффициента изменения стоимости основных средств, устанавливаемого Национальным статистическим комитетом Республики Беларусь (далее – Национальный статистический комитет), индексов изменения цен объектов-аналогов на рынке, других индексов (коэффициентов) при их обосновании, в том числе на основании изменения курсов валют за период, прошедший от даты оценки до даты производства выборки объектов-аналогов, а также информации на рынке объектов-аналогов, в том числе по формуле

$$\Delta V_c = \frac{V_0^a - V_1^a}{V_1^a} \times 100 \%,$$

где ΔV_c – относительная корректировка на состояние рынка (время продажи), %;

V_0^a – среднерыночная цена в выборке объектов-аналогов на дату оценки, д.е.;

V_1^a – среднерыночная цена в выборке объектов-аналогов на дату выборки, д.е.

При наличии статистической информации по объектам-аналогам корректировка на состояние рынка может быть определена с использованием методов статистического анализа.

173. Корректировка на условия продажи определяется в случае нетипичных для рынка отношений между продавцом и покупателем, когда продажа объекта-аналога произошла по цене ниже или выше рыночной (срочная продажа, наличие семейной, деловой или финансовой связи между участниками сделки и др.). Корректировка на условия продажи определяется при оценке новых объектов оценки, в том числе по контрактам, если условия продажи объекта оценки и объектов-аналогов отличаются размером партии, условиями поставки товара.

При отсутствии информации для определения корректировок или при нетипичных для рынка отношениях между продавцом и покупателем объект из перечня объектов-аналогов исключается.

В случае, если в качестве исходной информации при формировании выборки использованы цены предложения, являющиеся возможным верхним пределом стоимости, то для получения средневзвешенной стоимости спроса и предложения проводится понижающая корректировка на торг.

Корректировка на торг определяется на основании анализа спроса и предложения на рынке ТС, опроса участников рынка, анализа стоимости реальных сделок и зависит от типа рынка: рынка продавца (дефицитного рынка), на котором спрос превышает предложение, или рынка покупателя (профицитного рынка), где предложение превышает спрос. При отсутствии достаточной информации о стоимости реальных сделок, невозможности или недостаточности опроса участников рынка корректировка на торг может устанавливаться экспертным методом или по формуле

$$\Delta V_m = (1 - (k_{m1} \times k_{m2} \times k_{m3})^{k_{m4}}) \times 100 \%,$$

где ΔV_m – относительная корректировка на торг, %;

k_{m1} – коэффициент влияния на торг срока эксплуатации ТС;

k_{m2} – коэффициент корректировки на торг в зависимости от уровня цены предложения объектов-аналогов ТС;

k_{m3} – коэффициент корректировки влияния доли модели ТС на вторичном рынке;

k_{m4} – коэффициент корректировки влияния вида рынка ТС (дефицитный, равновесный или профицитный рынок).

Величины коэффициентов корректировок на торг определяются согласно приложению 8 к настоящим Правилам.

174. Идентификационные параметры как элементы сравнения делятся на две группы, относящиеся:

к структуре объекта оценки;

к фактическому состоянию объекта оценки.

175. Корректировки по элементам сравнения, относящимся к структуре объекта оценки, определяются по формуле

$$\Delta V_{стр} = \Delta V_{доп} - \Delta V_{отс} \pm \Delta V_{кон},$$

где $\Delta V_{стр}$ – корректировка по элементам сравнения, относящимся к структуре объекта оценки, д.е.;

$\Delta V_{доп}$ – корректировка, учитывающая наличие дополнительного оборудования, д.е.;

$\Delta V_{\text{отс}}$ – корректировка, учитывающая отсутствие оборудования серийной комплектации, установленного изготовителем, д.е.;

$\Delta V_{\text{кон}}$ – корректировка, учитывающая существенные изменения конструкции серийного производства, д.е.;

175.1. корректировка, учитывающая наличие дополнительного оборудования или отсутствие оборудования серийной комплектации, определяется по соответствующим таблицам отечественных информационных справочников или методом поэлементного расчета согласно подпункту 182.2 пункта 182 настоящих Правил с учетом стоимости частей оборудования, стоимости монтажа на ТС и стоимости материалов, необходимых для проведения монтажа с учетом износа элемента такого оборудования.

Износ дополнительного (отсутствующего) оборудования определяется износом ТС в порядке, установленном в главе 18 настоящих Правил.

Допускается определение стоимости дополнительного (отсутствующего) оборудования, относящего к одним системам (группам частей) ТС (части систем безопасности, управления, обеспечения комфорта и пр.), по известной стоимости дополнительного (отсутствующего) оборудования, приведенной в таблицах отечественных информационных справочников.

Корректировка, учитывающая наличие дополнительного оборудования или отсутствие оборудования серийной комплектации, может быть определена также с учетом удельных весов частей дополнительного (отсутствующего) оборудования в стоимости всего ТС согласно приложению 9 к настоящим Правилам либо методом экспертных оценок.

В случае разукomплектования ТС стоимость отсутствующего оборудования учитывается в стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС или с учетом удельных весов частей дополнительного (отсутствующего) оборудования в стоимости всего ТС согласно приложению 9 к настоящим Правилам.

Стоимость дополнительного оборудования ограничивается сверхулучшениями (избыточными улучшениями), которые могут наступить при избыточных вложениях или избыточном вмешательстве в конструкцию ТС. Если внесенные изменения не признаются потребителем на рынке, то стоимость ТС уменьшается;

175.2. корректировка, учитывающая существенные изменения конструкции ТС, определяется в порядке, установленном в подпункте 175.1 настоящего пункта.

Для ТС, находящихся в удовлетворительном состоянии, к корректировке, учитывающей существенные изменения конструкции ТС, относится корректировка, учитывающая дополнительную стоимость ТС, возникшую в результате восстановительного ремонта ТС, предшествовавшего ДТП. Дополнительная стоимость ТС в данном случае определяется как стоимость новых частей, установленных во время такого ремонта на ТС, с учетом их индивидуального износа за вычетом стоимости замененных при этом ремонте аналогичных фирменных частей, установленных изготовителем при сборке ТС с учетом их износа, определенного от даты выпуска ТС. В расчет не включаются части, подверженные интенсивному естественному износу или подлежащие периодической замене.

Корректировка на дополнительную стоимость ТС определяется по формуле

$$\Delta V_{\text{д}} = \left(\sum_{n=1}^m C_n^{\text{чи}} \times \left(1 - \frac{I_{\text{инд}} + 20}{100} \right) - \sum_{n=1}^m C_n^{\text{ч}} \times \left(1 - \frac{I}{100} \right) \right) \times \left(1 + \frac{\text{НДС}}{100} \right),$$

где $\Delta V_{\text{д}}$ – корректировка на дополнительную стоимость ТС, д.е.;

m – количество замененных частей ТС, шт.;

$C_n^{\text{чи}}$ – стоимость новой части, установленной при ремонте ТС, д.е.;

$C_n^{\text{ч}}$ – стоимость аналогичной фирменной части, установленной изготовителем при сборке ТС, д.е.;

$I_{\text{инд}}$ – индивидуальный износ установленных при ремонте частей, %;

I – износ частей ТС, определенный от даты выпуска ТС, %;

НДС – ставка налога на добавленную стоимость, %.

В случае, если дополнительная стоимость имеет отрицательное значение, величина ее принимается равной нулю.

176. Корректировки по элементам сравнения, относящимся к фактическому состоянию объекта оценки, подразделяются на корректировки, связанные с:

интенсивностью использования ТС;

условиями использования ТС;

наличием дефектов эксплуатации ТС;

утратой товарной стоимости ТС.

Корректировка по элементам сравнения, относящимся к фактическому состоянию объекта оценки, определяется по формуле

$$\Delta V_{\text{ф}} = \pm \Delta V_{\text{инт}} \pm \Delta V_{\text{исп}} \pm \Delta V_{\text{эд}} \pm \Delta V_{\text{утс}},$$

где $\Delta V_{\text{ф}}$ – корректировка по фактическому состоянию объекта оценки, д.е.;

$\Delta V_{\text{инт}}$ – корректировка на режим интенсивности использования ТС, д.е.;

$\Delta V_{\text{исп}}$ – корректировка, учитывающая условия использования ТС, д.е.;

$\Delta V_{\text{эд}}$ – корректировка, учитывающая наличие дефектов эксплуатации ТС, д.е.;

$\Delta V_{\text{утс}}$ – корректировка, учитывающая утрату товарной стоимости ТС, д.е.;

176.1. корректировка на интенсивность использования ТС определяется: сравнением расчетного пробега (наработки) объекта оценки с нормативным пробегом (наработкой) базового аналога;

сравнением расчетного пробега (наработки) объекта оценки с фактическим пробегом (наработкой) объекта аналога;

сравнением срока службы объекта оценки, установленного его владельцем, со сроком службы объекта-аналога.

Определение величины корректировки на интенсивность использования ТС может проводиться по соответствующим таблицам отечественных информационных справочников. При этом корректировка на интенсивность использования ТС определяется по формуле

$$\pm \Delta V_{\text{инт}} = V_{\text{а}} \times (1 \pm K_{\text{пр}}) - V_{\text{а}},$$

где $K_{\text{пр}}$ – коэффициент интенсивности использования ТС по пробегу (наработке);

$V_{\text{а}}$ – стоимость объекта-аналога, д.е.

В случае, если расчетный пробег (наработка) объекта оценки больше фактического пробега (наработки) объекта-аналога (перепробег объекта оценки), то коэффициент интенсивности использования ТС по пробегу (наработке) имеет отрицательное значение.

В случае, если расчетный пробег (наработка) объекта оценки меньше фактического пробега (наработки) объекта-аналога (недопробег объекта оценки), то коэффициент интенсивности использования ТС по пробегу (наработке) имеет положительное значение.

При сравнении срока службы объекта оценки, установленного владельцем ТС, со сроком службы объекта-аналога корректировка на интенсивность использования ТС может определяться по формуле

$$\pm \Delta V_{\text{инт}} = V_{\text{а}} \times \left(1 + \frac{T_{\text{а}} - T_{\text{о}}}{T_{\text{о}}}\right) - V_{\text{а}},$$

где T_a – срок службы объекта-аналога, лет;
 T_o – срок службы объекта оценки, лет;
 V_a – стоимость объекта-аналога, д.е.;

176.2. корректировка, связанная с условиями использования, определяется в случае, если использование объекта оценки отлично от использования объекта-аналога.

Корректировка, связанная с условиями использования, определяется также в случае, если ТС не эксплуатировалось (длительное хранение в неисправном состоянии, хранение с применением консервации и др.). При этом такая корректировка определяется величиной затрат с учетом налога на добавленную стоимость на приведение ТС в состояние, пригодное к дальнейшей эксплуатации;

176.3. корректировка, учитывающая наличие дефектов эксплуатации ТС, определяется стоимостью устранения дефектов эксплуатации по формуле

$$\Delta V_{\text{зд}} = (C_{\text{раб}}^{\text{зд}} + C_{\text{рм}}^{\text{зд}} + C_{\text{ч}}^{\text{зд}} \times (1 - \frac{И}{100}) + C_{\text{о}}^{\text{зд}}) \times (1 + \frac{\text{НДС}}{100}),$$

где $\Delta V_{\text{зд}}$ – корректировка, учитывающая наличие дефектов эксплуатации ТС, д.е.;

$C_{\text{раб}}^{\text{зд}}$ – стоимость ремонтных работ по устранению дефектов эксплуатации ТС, д.е.;

$C_{\text{рм}}^{\text{зд}}$ – стоимость ремонтных и прочих материалов, необходимых для устранения дефектов эксплуатации ТС, д.е.;

$C_{\text{ч}}^{\text{зд}}$ – стоимость заменяемых частей ТС, необходимых для устранения дефектов эксплуатации ТС, д.е.;

$И$ – износ заменяемых частей ТС;

$C_{\text{о}}^{\text{зд}}$ – стоимость обесценения частей ТС, связанная с наличием дефектов эксплуатации, определенная в порядке, установленном в пункте 106 настоящих Правил, д.е.;

НДС – ставка налога на добавленную стоимость, %.

Определение стоимости ремонта для устранения дефектов эксплуатации ТС производится в порядке, установленном в главе 15 настоящих Правил, путем составления отдельной калькуляции. Определение износа частей, замена которых необходима для устранения дефектов эксплуатации, производится в порядке, установленном в главе 10 настоящих Правил.

При гибели (уничтожении) ТС в связи с технической невозможностью или экономической нецелесообразностью устранения дефектов эксплуатации ТС его стоимость определяется как утилизационная стоимость ТС по формуле

$$V = V_{\text{утил}},$$

где V – стоимость ТС;

$V_{\text{утил}}$ – утилизационная стоимость ТС.

Ремонт ТС для устранения дефектов эксплуатации ТС считается экономически нецелесообразным, если утилизационная стоимость этого ТС превышает стоимость идентичного исправного ТС за вычетом стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС и утраты товарной стоимости ТС. Указанное условие определяется по формуле

$$V_{\text{утил}} > V_{\text{и}} - \Delta V_{\text{зд}} - \Delta V_{\text{утс}},$$

где $V_{\text{и}}$ – стоимость идентичного объекту оценки исправного ТС, д.е.

Для установления необходимости расчета утилизационной стоимости ТС определяется коэффициент экономической целесообразности ремонта ТС по формуле

$$K_{\text{эц}} = \frac{\Delta V_{\text{зд}} + \Delta V_{\text{утс}}}{V_{\text{и}}},$$

где $K_{\text{эц}}$ – коэффициент экономической целесообразности ремонта ТС.

Расчет утилизационной стоимости ТС проводится в случае, если рассчитанное значение коэффициента $K_{\text{эц}}$ составляет не менее 0,6. Расчет утилизационной стоимости ТС производится в порядке, установленном в главе 20 настоящих Правил.

При наличии несущественных дефектов эксплуатации ТС, не оказывающих значительного влияния на формирование стоимости ТС, величина корректировки, учитывающей дефекты эксплуатации ТС, может приниматься до 10 процентов от стоимости объекта-аналога ТС (базового аналога ТС) без детализации и расчета стоимости устранения дефектов;

176.4. корректировка, учитывающая утрату товарной стоимости ТС, определяется при наличии на ТС аварийных повреждений, полученных до момента ДТП или проведенных до момента ДТП, ремонтных воздействий для устранения аварийных повреждений. Определение утраты товарной стоимости производится в порядке, установленном в главе 21 настоящих Правил.

177. В зависимости от выбранного метода расчета стоимости ТС устанавливаются следующие правила определения итоговой стоимости объекта оценки:

при расчете стоимости методами статистического анализа итоговая стоимость объекта оценки определяется с использованием полученных математических зависимостей;

при расчете стоимости методом относительного анализа или методом распределительного анализа (ранжирования) итоговая стоимость объекта оценки определяется как среднее значение цен двух объектов-аналогов, наиболее близких к объекту оценки по элементам сравнения;

при расчете стоимости методом компенсационных корректировок итоговая стоимость объекта оценки определяется после проведения всех корректировок по элементам сравнения и расчета скорректированных цен по каждому объекту-аналогу с последующим приведением скорректированных цен объектов-аналогов к одной итоговой стоимости объекта оценки.

178. При определении стоимости ТС от стоимости базового аналога ТС по данным отечественных информационных справочников учет корректировок на элементы сравнения по структуре объекта оценки и фактическому техническому состоянию производится на основании порядка пользования соответствующим справочником или по формуле

$$V = V_{\text{баз}} \times (1 \pm K_{\text{ип}}) + \Delta V_{\text{доп}} - \Delta V_{\text{отс}} - \Delta V_{\text{зд}} - \Delta V_{\text{утс}} + \Delta V_{\text{д}},$$

где $V_{\text{баз}}$ – стоимость базового аналога объекта оценки, д.е.;

$K_{\text{ип}}$ – коэффициент интенсивности использования ТС по пробегу (наработке);

$\Delta V_{\text{доп}}$ – корректировка, учитывающая наличие дополнительного оборудования, д.е.;

$\Delta V_{\text{отс}}$ – корректировка, учитывающая отсутствие оборудования серийной комплектации, установленного изготовителем, д.е.;

$\Delta V_{\text{зд}}$ – корректировка, учитывающая дефекты эксплуатации ТС, д.е.;

$\Delta V_{\text{утс}}$ – корректировка, учитывающая утрату товарной стоимости ТС, д.е.;

$\Delta V_{\text{д}}$ – корректировка на дополнительную стоимость, д.е.

Стоимость базового аналога ТС может определяться по данным отечественных информационных справочников методом прямого сравнения, статистическими методами расчета стоимости, в том числе графическим методом расчета стоимости.

Для определения стоимости базового аналога может быть использована стоимость восстановления идентичного ТС и стоимость замещения объекта-аналога на первичном рынке ТС.

Стоимость базового аналога при этом определяется по формуле

$$V_{\text{баз}} = V_{\text{баз}}^a \times \frac{V_{\text{нов}}}{V_{\text{нов}}^a},$$

где $V_{\text{баз}}$ – стоимость базового аналога, д.е.;

$V_{\text{баз}}^a$ – стоимость базового аналога объекта-аналога, д.е.;

$V_{\text{нов}}$ – стоимость восстановления ТС, идентичного объекту оценки, д.е.;

$V_{\text{нов}}^a$ – стоимость замещения объекта-аналога, д.е.

При реализации метода интерполяции или экстраполяции в рамках статистического метода расчета стоимости в качестве определяющего элемента сравнения может быть выбран год выпуска объекта оценки. Цены по базовым аналогам выступают в качестве исходных точек при построении графической зависимости между этими ценами и годами выпуска ТС. Полученная графическая зависимость является основой построения модели стоимости базового аналога ТС.

Определение стоимости базового аналога уникальных ТС предполагает установление характера связи между массовыми объектами-аналогами и уникальным ТС на основе сопоставления косвенных элементов сравнения, оказывающих влияние на формирование стоимости объекта оценки. К таким элементам сравнения относятся цены продаж ТС различных марок, рейтинги популярности и другие показатели, публикуемые в информационных источниках. При условии обоснования оценщиком в расчете стоимости базового аналога может использоваться коэффициент торможения.

При отсутствии представительной выборки объектов-аналогов в Республике Беларусь и стоимости базового аналога в отечественных информационных справочниках стоимость базового аналога может определяться по данным зарубежных информационных справочников в порядке, установленном в пункте 13 настоящих Правил, с учетом корректировки методом анализа затрат на место продажи базового аналога (затраты на доставку, таможенные платежи, утилизационный сбор и пр.). При этом базовые аналоги ТС, при ввозе которых в Республику Беларусь применяются запретительные таможенные тарифы, в расчетах стоимости объекта оценки не используются.

ГЛАВА 18

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ ТС ЗАТРАТНЫМ И ДОХОДНЫМ МЕТОДАМИ

179. Затратный метод оценки – это совокупность методов расчета стоимости ТС, основанных на определении стоимости восстановления или стоимости замещения с учетом комплектности ТС за вычетом накопленного износа ТС и с учетом внешнего удорожания ТС.

180. Затратный метод оценки применяется в случаях:
оценки уникального ТС;

невозможности использования сравнительного и доходного методов оценки ТС.

181. При затратном методе оценки преимущественно используется метод построения.

Определение стоимости ТС методом построения заключается в последовательном выполнении следующих действий:

определение стоимости восстановления (замещения) ТС или стоимости нового базового аналога ТС;

определение стоимости дополнительного оборудования;

определение накопленного износа ТС;

определение внешнего удорожания ТС;

определение стоимости ТС.

182. При определении стоимости восстановления или стоимости замещения ТС могут использоваться следующие методы:

сравнительной единицы;

поэлементного расчета;

анализа и индексации затрат;

182.1. метод сравнительной единицы основан на определении стоимости замещения путем умножения стоимости нового объекта-аналога на отношение количественных показателей элемента сравнения объекта оценки.

Если стоимость объекта-аналога имеет линейную зависимость от выбранного элемента сравнения, стоимость замещения определяется по формуле

$$V_3 = V_a \times \frac{\Pi^o}{\Pi^a},$$

где V_3 – стоимость замещения, д.е.;

V_a – цена нового объекта-аналога, д.е.;

Π^o – количественная характеристика элемента сравнения объекта оценки (мощность, грузоподъемность, полная масса, объем грузового пространства и др.);

Π^a – количественная характеристика элемента сравнения объекта-аналога.

Если стоимость объекта оценки изменяется нелинейно, то стоимость замещения определяется по формуле

$$V_3 = V_a \times \left(\frac{\Pi^o}{\Pi^a} \right)^\tau,$$

где τ – коэффициент торможения стоимости.

Коэффициент торможения стоимости может определяться с помощью коэффициентов корреляции, анализа рынка, экспертным методом.

При этом предполагается, что изготовитель ТС и факторы, влияющие на стоимость ТС (марка, модель, год выпуска и др.) объекта оценки и объекта-аналога, одинаковы или сопоставимы.

В случае, если объект оценки и объект-аналог отличаются элементами сравнения, влияющими на стоимость замещения, то необходимо провести корректировку стоимости объекта-аналога по этим элементам сравнения в порядке, установленном в главе 18 настоящих Правил;

182.2. метод поэлементного расчета основан на суммировании стоимости частей объекта оценки, стоимость приобретения которых известна на рынке. Данный метод позволяет рассчитать стоимость ТС, если известна стоимость сборки (монтажа) ТС, стоимость его частей или удельный вес стоимости частей в стоимости ТС в целом, и используется преимущественно для расчета стоимости специальных и специализированных ТС. Удельный вес частей ТС может определяться согласно таблицам 9.2–9.5 приложения 9 к настоящим Правилам. При отсутствии информации о стоимости монтажа такая стоимость может определяться в размере до десяти процентов от стоимости частей ТС.

Стоимость частей и материалов, необходимых для расчета стоимости ТС, определяется в порядке, установленном в главах 13 и 14 настоящих Правил. Стоимость работ, входящих в себестоимость сборки ТС, должна быть технологически оправдана. Прибыль должна соответствовать среднеотраслевому уровню рентабельности. При расчете

учитываются все налоги, сборы и иные обязательные неналоговые платежи, включенные в стоимость ТС;

182.3. метод анализа и индексации затрат заключается в приведении цены объекта оценки к современному уровню цен с помощью коэффициентов или индексов, указанных в пункте 172 настоящих Правил, в том числе полученных на основании анализа рынка и рассчитанных оценщиком.

Метод анализа и индексации затрат используется при определении стоимости восстановления или стоимости замещения, если первоначальная стоимость объекта оценки или объекта-аналога представлена в уровне цен, отличном от текущего уровня цен на дату оценки.

183. Стоимость восстановления или стоимость замещения может определяться по рыночной стоимости нового ТС.

184. Определение стоимости дополнительного оборудования производится в порядке, установленном в подпункте 175.1 пункта 175 настоящих Правил, аналогично корректировке по элементам сравнения, относящимся к структуре объекта оценки.

185. Накопленный износ объекта оценки определяется по результатам осмотра объекта оценки исходя из условий его эксплуатации, соответствия объекта оценки современным требованиям рынка, а также снижением стоимости из-за влияния внешних факторов.

Накопленный износ может определяться в процентах или долях от стоимости восстановления (замещения) или рыночной стоимости нового ТС (относительная величина) или в денежном выражении (абсолютная величина). Округление относительной величины накопленного износа производится до одного процента, а при определении износа методом экспертизы состояния – до пяти процентов.

Накопленный износ не может превышать сто процентов.

186. В зависимости от имеющейся информации накопленный износ объекта оценки может определяться следующими методами:

- рыночной выборки;
- экономической жизни;
- разбивки;

186.1. определение накопленного износа объекта оценки методом рыночной выборки производится на основании данных о продажах новых объектов-аналогов ТС. При этом выполняется следующая последовательность действий:

отбор информации по стоимости новых аналогичных ТС и аналогичных ТС на вторичном рынке в порядке, установленном в пункте 160 настоящих Правил;

определение стоимости замещения посредством расчета средней рыночной стоимости новых объектов-аналогов методом прямого сравнения в порядке, установленном в подпункте 165.3 пункта 165 настоящих Правил, или определение стоимости нового базового аналога на основании данных отечественных информационных справочников;

определение стоимости аналогичных ТС на вторичном рынке с корректировками в порядке, установленном в главе 17 настоящих Правил, или определение скорректированной стоимости базового объекта-аналога по данным отечественных информационных справочников в порядке, установленном в пункте 178 настоящих Правил;

определение относительной величины накопленного износа по формуле

$$I_{\text{нак}} = \left(1 - \frac{V_a^k}{V_a^{\text{нов}}}\right) \times 100 \%,$$

где $I_{\text{нак}}$ – накопленный износ объекта оценки, %;

V_a^k – скорректированная стоимость аналогичного ТС, д.е.;

$V_a^{\text{нов}}$ – стоимость нового аналогичного ТС, д.е.;

186.2. метод экономической жизни основан на расчете накопленного износа отношением эффективного возраста объекта оценки к сроку его экономической жизни.

Накопленный износ ТС методом экономической жизни определяется по формуле

$$I_{\text{нак}} = \frac{T_{\text{эф}}}{T_{\text{эк}}} \times 100 \%,$$

где $I_{\text{нак}}$ – накопленный износ объекта оценки, %;

$T_{\text{эф}}$ – эффективный возраст объекта оценки, лет;

$T_{\text{эк}}$ – срок экономической жизни объекта оценки, лет.

Эффективный возраст – возраст, соответствующий физическому состоянию ТС, учитывающий интенсивность и условия эксплуатации ТС, отражающий полезность ТС.

Срок экономической жизни – период времени, в течение которого улучшения в объекте оценки или объекте-аналоге дают вклад в их стоимость.

Срок экономической жизни определяется на основе формирования и обработки представительной выборки по результатам анализа информации о сроке службы аналогов, о техническом состоянии и эксплуатационных показателях аналогов, о долговечности этих аналогов. За срок экономической жизни принимается максимальный срок службы из всех выявленных и включенных в сформированную представительную выборку аналогов.

При невозможности определения срока экономической жизни срок службы определяется сроком полезного использования имущества, установленным владельцем ТС.

В случае, если в качестве срока экономической жизни принят нормативный срок службы, определяемый Министерством экономики Республики Беларусь, или срок полезного использования ТС, то эффективный возраст может определяться экспертным методом посредством определения остающегося срока эксплуатации ТС до момента перехода ТС в предельное (негодное) состояние и списания.

При этом эффективный возраст объекта оценки определяется по формуле

$$T_{\text{эф}} = T_{\text{н}}(T_{\text{п}}) - T_{\text{ост}},$$

где $T_{\text{эф}}$ – эффективный возраст объекта оценки, лет;

$T_{\text{н}}$ – нормативный срок службы объекта оценки, лет;

$T_{\text{п}}$ – срок полезного использования объекта оценки, лет;

$T_{\text{ост}}$ – остающийся срок эксплуатации объекта оценки, лет.

В случае, если эффективный возраст соответствует сроку эксплуатации, то срок экономической жизни также может определяться экспертным методом посредством определения остающегося срока эксплуатации ТС до момента перехода ТС в предельное (негодное) состояние и списания.

При этом срок экономической жизни объекта оценки определяется по формуле

$$T_{\text{эк}} = T_{\text{ф}} + T_{\text{ост}},$$

где $T_{\text{эк}}$ – срок экономической жизни объекта оценки, лет;

$T_{\text{ф}}$ – срок эксплуатации объекта оценки, лет;

$T_{\text{ост}}$ – остающийся срок эксплуатации объекта оценки, лет.

Метод экономической жизни применяется при отсутствии информации, позволяющей разделить накопленный износ по видам;

186.3. метод разбивки позволяет определить накопленный износ посредством его разделения на физический, функциональный и внешний износ.

При последовательном и однократном учете факторов, влияющих на уменьшение стоимости объекта оценки, накопленный износ определяется по формуле

$$I_{\text{нак}} = I_{\text{физ}} + I_{\text{функц}} + I_{\text{вн}},$$

где $I_{\text{нак}}$ – накопленный износ объекта оценки, д.е., %;
 $I_{\text{физ}}$ – физический износ объекта оценки, д.е., %;
 $I_{\text{функц}}$ – функциональный износ объекта оценки, д.е., %;
 $I_{\text{вн}}$ – внешний износ объекта оценки, д.е., %.

Относительная величина накопленного износа может определяться по формуле

$$I_{\text{нак}} = 1 - (1 - I_{\text{физ}}) \times (1 - I_{\text{функц}}) \times (1 - I_{\text{вн}}).$$

187. Физический износ объекта оценки определяется следующими методами:

нормативного износа;
экономической жизни;
экспертизы состояния;
средневзвешенного износа;
поэлементного расчета;
прямого расчета;
снижения доходности;
стадии ремонтного цикла;
снижения потребительских свойств;

187.1. метод нормативного износа позволяет определить физический износ ТС как отношение срока эксплуатации ТС к нормативному сроку службы или отношение наработки основного двигателя к техническому ресурсу ТС.

Метод нормативного износа используется только в случаях:

соответствия технического состояния объекта оценки нормативным требованиям;
нормального режима эксплуатации объекта оценки.

Физический износ ТС методом нормативного износа определяется по формуле

$$I_{\text{физ}} = \frac{T_{\text{ф}}}{T_{\text{н}}} \times 100 \%,$$

где $I_{\text{физ}}$ – физический износ объекта оценки, %;
 $T_{\text{ф}}$ – срок эксплуатации объекта оценки, лет;
 $T_{\text{н}}$ – нормативный срок службы объекта оценки, лет.

Метод нормативного износа используется только в случае невозможности применения иных методов определения физического износа.

Нормативный срок службы и технический ресурс ТС устанавливаются изготовителем ТС. При отсутствии информации изготовителя нормативный срок службы ТС определяется в порядке, устанавливаемом Министерством экономики Республики Беларусь;

187.2. физический износ методом экономической жизни определяется в порядке, установленном в подпункте 186.2 пункта 186 настоящих Правил.

Метод экономической жизни используется для расчета физического износа, если функциональный и внешний износ отсутствуют;

187.3. методом экспертизы состояния может определяться физический износ в зависимости от фактического состояния ТС при помощи шкалы экспертных оценок согласно приложению 5 к настоящим Правилам;

187.4. метод средневзвешенного износа основан на расчете физического износа, при котором износ определяется по фактическому состоянию отдельных частей ТС с учетом их

удельного веса в стоимости ТС в целом. Удельный вес частей ТС может определяться согласно таблицам 9.2–9.5 приложения 9 к настоящим Правилам;

187.5. метод поэлементного расчета (разбивки по элементам) основан на определении физического износа ТС суммированием величины физического износа его отдельных частей с учетом их весомости в себестоимости ТС или стоимости ТС в целом. В стоимость частей должна включаться стоимость на их сборку (монтаж). При отсутствии информации о стоимости монтажа такая стоимость может определяться в размере до десяти процентов от стоимости восстановления ТС или стоимости замещения объекта-аналога.

При определении физического износа методом поэлементного расчета выполняется следующая последовательность действий:

выделяются основные части ТС;

на основании акта осмотра ТС определяется состояние каждой части ТС;

определяется физический износ каждой части ТС;

определяется удельный вес частей ТС в стоимости восстановления (себестоимости) (замещения);

определяется средневзвешенное значение физического износа каждой части ТС как произведение удельного веса каждой части ТС на физический износ этой части по формуле

$$И_i = и_i \times \frac{с_i}{с_в},$$

где $И_i$ – расчетный физический износ i -го элемента объекта оценки, %;

$и_i$ – фактический физический износ i -го элемента объекта оценки, %;

$с_i$ – себестоимость или стоимость i -го элемента объекта оценки, д.е.;

$с_в$ – себестоимость или стоимость объекта оценки в целом, д.е.,

или по формуле

$$И_i = и_i \times Уд_i,$$

где $Уд_i$ – удельный вес i -й годной части в стоимости ТС (определяется согласно таблицам 9.1–9.6 приложения 9 к настоящим Правилам и таблицам детализированных удельных весов стоимости частей ТС);

определяется суммарный средневзвешенный физический износ ТС по формуле

$$И_{физ} = \sum_{i=1}^n И_i,$$

где $И_{физ}$ – физический износ объекта оценки, %;

$И_i$ – расчетный физический износ i -го элемента объекта оценки, %;

n – количество элементов в разбивке объекта оценки, шт.

Физический износ ТС может быть разделен на исправимый и неисправимый. При этом отдельно определяется исправимый и неисправимый износ с последующим их суммированием.

Исправимым физическим износом ТС (отложенным ремонтом) признается физический износ, устранение которого технически возможно и экономически целесообразно.

Исправимый физический износ определяется как стоимость устранения дефектов эксплуатации ТС в порядке, установленном в подпункте 176.3 пункта 176 настоящих Правил.

Неисправимый физический износ – это физический износ, устранение которого технически невозможно или экономически нецелесообразно.

Неисправимый физический износ отдельных частей и ТС в целом может определяться методами нормативного износа, экономической жизни и другими;

187.6. физический износ методом прямого расчета определяется путем составления калькуляции на ремонтные работы по восстановлению ТС до состояния нового ТС в порядке, установленном в главе 15 настоящих Правил, с учетом всех налогов и обязательных неналоговых платежей, включенных в стоимость восстановления ТС.

Физический износ методом прямого расчета определяется по формуле

$$I_{\text{физ}} = \frac{З}{V_{\text{н}}},$$

где $I_{\text{физ}}$ – физический износ объекта оценки, %;

$З$ – необходимые затраты по восстановлению объекта оценки до состояния нового ТС, д.е.;

$V_{\text{н}}$ – стоимость нового аналогичного ТС, д.е.

Метод прямого расчета может применяться для определения величины изменения стоимости ТС при частичном восстановлении ресурса ТС в результате проведения капитального ремонта. В этом случае определяются фактические затраты на его проведение с последующей корректировкой на сверхлучшения;

187.7. метод снижения доходности позволяет определить физический износ объекта оценки как отношение снижения дохода за срок эксплуатации ТС к доходу, получаемому от нового ТС в начале эксплуатации.

Снижение величины дохода за срок эксплуатации ТС определяется как разница между годовым доходом, получаемым от нового ТС, и годовым доходом объекта оценки;

187.8. метод стадии ремонтного цикла позволяет определить физический износ объекта оценки путем определения интенсивности снижения потребительских свойств в течение ремонтного цикла по отношению к значению потребительских свойств в начале ремонтного цикла.

Метод стадии ремонтного цикла рекомендуется использовать при наличии информации от изготовителя ТС о продолжительности межремонтных циклов ТС, времени наработки после капитального ремонта ТС, уровне снижения потребительских свойств к концу межремонтного цикла и уровне восстановления потребительских свойств после капитального ремонта.

Физический износ ТС методом ремонтного цикла определяется по формуле

$$I_{\text{физ}} = \frac{ПС - ПС_{\text{рем}}}{ПС},$$

где $I_{\text{физ}}$ – физический износ объекта оценки, %;

$ПС$ – потребительские свойства в начале первого ремонтного цикла ТС – принимаются равными единице;

$ПС_{\text{рем}}$ – потребительские свойства ТС после проведения последнего капитального ремонта, долей.

Метод стадии ремонтного цикла может быть использован в комбинации с другими методами, в том числе с методами нормативного износа, прямого расчета, поэлементного расчета;

187.9. метод снижения потребительских свойств позволяет определить относительную величину физического износа путем суммирования относительной средневзвешенной величины снижения потребительских свойств ТС на дату оценки по сравнению с нормативными их значениями, установленными изготовителем.

188. Функциональный износ ТС вызван несоответствием характеристик объекта оценки или объекта-аналога современным требованиям рынка. Функциональный износ может рассчитываться по объекту в целом и по отдельным частям ТС. При определении функционального износа по отдельным частям ТС он рассчитывается от их стоимости восстановления или стоимости замещения за вычетом физического износа этих частей.

189. Функциональный износ может определяться следующими методами оценки:

сравнительным;

доходным;

разделения;

189.1. сравнительным методом определяются функциональный износ как сумма затрат на устранение функциональных недостатков объекта оценки по сравнению с современными объектами-аналогами;

189.2. доходным методом определяются функциональный износ как разница между капитализированным доходом от эксплуатации объекта оценки с функциональным износом и капитализированным доходом от эксплуатации современного объекта-аналога. Функциональный износ может определяться как настоящая стоимость потерь, вызванных избыточными эксплуатационными расходами;

189.3. методом разделения определяется функциональный износ путем суммирования исправимого и неисправимого функционального износа.

Исправимый функциональный износ определяется недостатками, требующими:

добавления (установки) отдельных конструктивных элементов, которые являются обязательными для выпускаемых современных объектов-аналогов;

замены и (или) модернизации отдельных частей, не отвечающих современным стандартам.

Исправимый функциональный износ, вызванный необходимостью установки дополнительных частей ТС, рассчитывается как разность стоимости установки части ТС на месте и стоимости установки этой части ТС у изготовителя в момент создания.

Исправимый функциональный износ, вызванный необходимостью замены и (или) модернизации отдельных частей ТС, рассчитывается как стоимость частей ТС за вычетом их физического износа и скраповой стоимости с учетом стоимости работ по замене их на новые части ТС.

Стоимость работ по замене частей ТС может приниматься до десяти процентов от стоимости восстановления или стоимости замещения.

Неисправимый функциональный износ определяется недостатками, вызванными:

отсутствующими частями ТС, которые должны быть в комплекте современного ТС в соответствии с требованиями нормативной документации и требованиями потребителей;

частями ТС, которых в соответствии с требованиями нормативной документации не должно быть в комплекте современного ТС.

Неисправимый функциональный износ от отсутствующих частей ТС, которые являются обязательными для серийно выпускаемых современных объектов-аналогов, может рассчитываться как разница капитализированной потери чистого операционного дохода ТС за счет отсутствия частей ТС и стоимости восстановления или стоимости замещения этих частей с учетом их установки (монтажа).

Неисправимый функциональный износ, вызванный частями ТС, которые должны быть исключены из стоимости ТС как не отвечающие современным требованиям, может рассчитываться как капитализированная потеря чистого операционного дохода при использовании старой части ТС за вычетом разницы между стоимостью новой заменяемой части ТС и стоимостью старой части ТС. Неисправимый функциональный износ, вызванный частями ТС, которые должны быть исключены из стоимости ТС, рассчитывается, если замена или модернизация этих частей является нецелесообразной.

190. Внешний (экономический) износ определяется после учета влияния на стоимость объекта оценки факторов, относящихся к физическому и функциональному износу.

Внешний износ определяется как уменьшение стоимости объекта оценки, вызванное негативным влиянием внешних факторов.

Негативное влияние на стоимость ТС могут оказывать экономические, политические, социальные, природные и другие факторы (ситуация на рынке, условия финансирования, ограничения в использовании, изменение законодательства, изменение климатических условий и экологической обстановки, отсутствие элементов инфраструктуры по обслуживанию ТС и др.).

191. Внешний износ может определяться следующими методами оценки:
сравнительным;
экспертных оценок;
доходным;
другими;

191.1. внешний износ сравнительным методом определяется как разница между стоимостью объекта-аналога, имеющего внешнее воздействие, и стоимостью объекта-аналога без такого же внешнего воздействия;

191.2. внешний износ методом экспертных оценок определяется как произведение стоимости объекта-аналога ТС и относительной величины внешнего износа в размере:

двух процентов в год с момента снятия ТС с производства до даты оценки, но не более двадцати процентов;

двадцати процентов – при прекращении выпуска частей к ТС;

трех процентов за каждую смену владельца – при смене владельца ТС (включая продажу на первичном рынке), но не более десяти процентов;

191.3. определение внешнего износа доходным методом основано на капитализации потери дохода от двух объектов-аналогов, один из которых имеет внешний износ, либо на капитализации потери чистого операционного дохода по причине сложившегося на дату оценки более низкого уровня рыночной арендной платы;

191.4. внешний износ может определяться иными методами, если он вызван отсутствием спроса или избытком предложения ТС на рынке.

192. Внешнее удорожание определяется как увеличение стоимости ТС, вызванное положительным влиянием на него внешних факторов (рыночной ситуации, изменения законодательства и других факторов). В случае отсутствия таких факторов внешнее удорожание равно нулю.

Внешнее удорожание может быть определено доходным и сравнительным методами.

Внешнее удорожание доходным методом определяется как капитализированный прирост дохода, вызванный внешним воздействием (внешними факторами).

Внешнее удорожание сравнительным методом рассчитывается как разница между стоимостью объекта-аналога, имеющего внешнее воздействие, и стоимостью объекта-аналога без такого же внешнего воздействия.

193. Стоимость объекта оценки определяется как стоимость восстановления или стоимость замещения с учетом внешнего удорожания за вычетом накопленного износа по формуле

$$V = V_{в(з)} + V_{доп} - I_{нак} + B_y,$$

где $V_{в(з)}$ – стоимость восстановления или стоимость замещения ТС, д.е.;

$V_{доп}$ – стоимость дополнительного оборудования ТС, д.е.;

$I_{нак}$ – накопленный износ ТС, д.е.;

B_y – внешнее удорожание ТС, д.е.

194. При отсутствии информации о стоимости восстановления или стоимости замещения на дату оценки такая стоимость может определяться по формуле

$$V_{в(з)} = C_n(C_n^1) \times K_{ос}^д,$$

где $V_{в(з)}$ – стоимость восстановления или стоимость замещения ТС, д.е.;

C_n – первоначальная стоимость объекта оценки, д.е.;

C_n^1 – первоначальная стоимость объекта оценки, рассчитанная по первоначальной стоимости объекта-аналога, д.е.;

$K_{ос}^д$ – сводный коэффициент дооценки первоначальной стоимости ТС на дату оценки, который рассчитывается по формуле

$$K_{ос}^д = K_1 \times K_2 \times \dots \times K_n \times K_{n+1},$$

где K_1, K_2, \dots, K_n – коэффициенты изменения стоимости основных средств, устанавливаемые Национальным статистическим комитетом. Принимаются по коэффициентам пересчета стоимости основных средств всех предшествующих переоценок, начиная с уровня цен, в котором определяется первоначальная стоимость объекта оценки. При этом K_1 соответствует месяцу даты приобретения объекта оценки. K_n принимается на 1 января текущего года. K_{n+1} принимается на первое число месяца, предшествующего дате оценки, к дате проведения переоценки в текущем году.

Если объект оценки принят к бухгалтерскому учету в период, прошедший от даты предыдущей переоценки, то K_{n+1} принимается к дате принятия к бухгалтерскому учету.

Сводный коэффициент дооценки равен единице, если стоимость ТС принимается в текущих ценах на дату оценки.

195. Стоимость объекта оценки может определяться по формуле

$$V = V_n(V_n^{баз}) + V_{доп} - I_{нак} + B_y,$$

где V – стоимость ТС, д.е.;

V_n – стоимость нового ТС, д.е.;

$V_n^{баз}$ – стоимость нового базового аналога ТС, д.е.;

$V_{доп}$ – стоимость дополнительного оборудования ТС, д.е.;

$I_{нак}$ – накопленный износ ТС, д.е.;

B_y – внешнее удорожание ТС, д.е.

196. Доходный метод оценки представляет собой совокупность методов расчета стоимости, основанных на преобразовании будущих денежных потоков в стоимость в текущем уровне цен.

Доходный метод применяется при определении стоимости ТС в случае невозможности определения стоимости объекта-аналога (базового аналога) сравнительным и затратным методами.

Доходный метод может применяться для расчета уникальных, раритетных, несерийных специальных ТС, по которым имеется полная информация о стоимости их эксплуатации, доходности этой эксплуатации, перспективах эффективного использования ТС.

Определение стоимости объекта оценки доходным методом проводится в следующем порядке:

сбор и анализ информации;

выбор метода расчета стоимости;

расчет потенциального (действительного) валового дохода или расчет годового чистого операционного дохода;

составление моделей прогноза;

определение общего коэффициента капитализации, норм дисконтирования или мультипликатора валового дохода;

определение стоимости объекта оценки.

При определении стоимости доходным методом применяются следующие методы расчета:

капитализации по норме отдачи (дисконтирование денежных потоков);
прямой капитализации.

197. При определении стоимости серийных ТС доходный метод не применяется, так как степень эффективности (доходности) их использования напрямую не отражается на стоимости ТС.

ГЛАВА 19 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ ТС ИНДЕКСНЫМ МЕТОДОМ

198. Индексный метод оценки – это метод определения стоимости, основанный на применении коэффициентов и (или) индексов к стоимости, принятой в качестве базы для определения оценочной стоимости объекта оценки.

Индексный метод оценки не является рыночным методом.

199. Базой определения оценочной стоимости объектов оценки является:

для юридических лиц – балансовая стоимость (остаточная, восстановительная (переоцененная) стоимость), рассчитанная по данным бухгалтерского учета и отчетности на дату оценки, с учетом переоценок, проводимых в установленном порядке;

для индивидуальных предпринимателей – остаточная, восстановительная (переоцененная) стоимость, отраженная в книге учета, с учетом переоценок;

для физических лиц – цена приобретения объекта оценки или цена приобретения объекта-аналога.

200. Если базой определения оценочной стоимости является балансовая стоимость (остаточная стоимость), оценочная стоимость рассчитывается по формуле

$$C_{\text{оц}} = C_{\text{ост}} \times K_{\text{пер}},$$

где $C_{\text{оц}}$ – оценочная стоимость объекта оценки на дату оценки, д.е.;

$C_{\text{ост}}$ – остаточная стоимость, д.е.;

$K_{\text{пер}}$ – коэффициент пересчета.

Коэффициент пересчета принимается равным коэффициенту изменения стоимости основных средств, устанавливаемому Национальным статистическим комитетом.

Коэффициент изменения стоимости основных средств принимается на первое число месяца, предшествующего дате оценки, к дате проведения последней переоценки.

В случае, если в соответствии с законодательством юридическим лицом было принято решение не проводить переоценку основных средств по состоянию на 1 января текущего года, коэффициент изменения стоимости основных средств принимается к декабрю года, предшествующего дате последней переоценки основных средств.

Если объект оценки принят к бухгалтерскому учету в период, прошедший с момента последней переоценки, коэффициент изменения стоимости основных средств принимается к дате принятия объекта к бухгалтерскому учету.

Коэффициент изменения стоимости основных средств принимается равным единице в случае проведения оценки по состоянию и в ценах на первое января или первое февраля текущего года, когда переоценка проводилась по состоянию на первое января текущего года.

201. Остаточная (балансовая) стоимость объекта оценки с учетом переоценок по данным бухгалтерского учета юридического лица или отраженная в книге учета индивидуального предпринимателя рассчитывается по формуле

$$C_{\text{ост}} = \text{ПС (ВС)} - A_{\text{нак}},$$

где ПС (ВС) – первоначальная (восстановительная (переоцененная) стоимость объекта оценки по данным бухгалтерского учета юридического лица или книги учета индивидуального предпринимателя в ценах на дату последней переоценки, д.е.;

$A_{\text{нак}}$ – накопленная амортизация объекта оценки по данным бухгалтерского учета или отраженная в книге учета индивидуального предпринимателя на дату оценки в ценах на дату последней переоценки, д.е.

Остаточная стоимость ТС, накопленная амортизация которого по данным бухгалтерского учета на дату оценки составляет более девяноста процентов от первоначальной (восстановительной (переоцененной) стоимости, определяется методом экспертизы состояния:

для ТС, находящегося в удовлетворительном состоянии, позволяющем получить разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении, – в размере от десяти до двадцати пяти процентов от первоначальной (восстановительной (переоцененной) стоимости, скорректированной на коэффициент изменения стоимости основных средств;

для ТС, находящегося в условно-пригодном состоянии, имеющего разрешение на допуск к участию в дорожном движении, – в размере десяти процентов от первоначальной (восстановительной (переоцененной) стоимости, скорректированной на коэффициент изменения стоимости основных средств.

202. В случаях, если ТС принадлежит физическому лицу или бухгалтерские документы по объекту оценки у юридического лица (индивидуального предпринимателя) недостоверны, оценочная стоимость объекта оценки определяется по формуле

$$C_{\text{оц}} = C_{\text{в(з)}} - I_{\text{физ}},$$

где $C_{\text{оц}}$ – оценочная стоимость объекта оценки на дату оценки, д.е.;

$C_{\text{в(з)}}$ – стоимость восстановления (замещения) на дату оценки, д.е.;

$I_{\text{физ}}$ – физический износ объекта оценки, д.е.

Физический износ объекта оценки определяется методом нормативного износа. Стоимость восстановления (замещения) объекта оценки в этом случае определяется в порядке, установленном в пункте 194 настоящих Правил.

Остаточная стоимость ТС, физический износ которого (установленный методом нормативного износа) составляет более девяноста процентов от стоимости восстановления (замещения) на дату оценки, определяется методом экспертизы состояния:

для ТС, находящегося в удовлетворительном состоянии, позволяющем получить разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении, – в размере от десяти до двадцати пяти процентов от стоимости восстановления (замещения) на дату оценки;

для ТС, находящегося в условно-пригодном состоянии, имеющего разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении, – в размере десяти процентов от стоимости восстановления (замещения) на дату оценки.

ГЛАВА 20 ОПРЕДЕЛЕНИЕ УТИЛИЗАЦИОННОЙ СТОИМОСТИ ТС

203. Утилизационная стоимость ТС рассчитывается в целях определения стоимости ТС, если устранение его дефектов эксплуатации технически невозможно или экономически нецелесообразно.

204. Утилизационная стоимость определяется как сумма стоимости частей ТС, имеющих остаточный ресурс, стоимости частей ТС, не имеющих остаточного ресурса,

подлежащих переработке во вторичное сырье, предпродажных затрат и торговых издержек при реализации годных частей ТС по формуле

$$V_{\text{утил}} = V_{\text{гч}} + V_{\text{скр}} - Z_{\text{п}} - Z_{\text{т}},$$

где $V_{\text{утил}}$ – утилизационная стоимость ТС, д.е.;

$V_{\text{гч}}$ – рыночная стоимость годных частей ТС, д.е.;

$V_{\text{скр}}$ – скраповая стоимость частей ТС, не имеющих остаточного ресурса, д.е.;

$Z_{\text{п}}$ – предпродажные затраты (разборка, дефектовка, транспортировка и т.д.), д.е.;

$Z_{\text{т}}$ – торговые издержки при реализации годных частей ТС, д.е.

Скраповая стоимость ТС определяется по предоставленным потерпевшим документам на утилизацию, а при отсутствии таких документов скраповая стоимость принимается равной нулю.

В случае отсутствия информации о затратах на предпродажную подготовку и продажу годных частей аналогичных ТС такие затраты определяются в размере десяти процентов, а торговые издержки – пятнадцати процентов от рыночной стоимости годных частей ТС.

205. При значительной степени повреждения ТС (разрушении ТС и, соответственно, малом количестве годных частей) рыночная стоимость годных частей ТС определяется по формуле

$$V_{\text{гч}} = \sum_{i=1}^m \left[C_{\text{годн}i} \times \left(1 - \frac{I_i}{100} \right) \right],$$

где $V_{\text{гч}}$ – рыночная стоимость годных частей ТС, д.е.;

$C_{\text{годн}i}$ – стоимость i -й новой части, идентичной годной части ТС, д.е.;

I_i – износ i -й годной части, %;

m – количество годных частей ТС, шт.

206. В иных случаях определение стоимости годных остатков ТС производится в соответствии с процентной долей стоимости сохранившихся частей ТС. При этом рыночная стоимость годных частей ТС определяется по формуле

$$V_{\text{гч}} = V_{\text{ргч}} \times K_{\text{повр}} \times K_{\text{сд}} \times K_{\text{спр}},$$

где $V_{\text{гч}}$ – рыночная стоимость годных частей ТС, д.е.;

$V_{\text{ргч}}$ – расчетная стоимость годных частей ТС, д.е.;

$K_{\text{повр}}$ – коэффициент, учитывающий возможную степень повреждения годных частей при разборке и в зонах сопряжения с поврежденными элементами ТС;

$K_{\text{сд}}$ – коэффициент, учитывающий наличие возможных скрытых дефектов ТС, которые невозможно выявить без разборки (для расчетов применяется $K_{\text{сд}} = 0,9$);

$K_{\text{спр}}$ – коэффициент спроса на части ТС;

206.1. расчетная стоимость годных частей ТС определяется по формуле

$$V_{\text{ргч}} = V_{\text{и}} \times \sum_{i=1}^m U_{\text{д}i},$$

где $V_{\text{ргч}}$ – расчетная стоимость годных частей ТС, д.е.;

$V_{\text{и}}$ – стоимость идентичного объекту оценки исправного ТС, д.е.;

$U_{\text{д}i}$ – удельный вес i -й годной части в стоимости ТС;

m – количество годных частей ТС, шт.;

206.2. коэффициент, учитывающий возможную степень повреждения годных частей при разборке и в зонах сопряжения с поврежденными элементами ТС ($K_{\text{повр}}$), определяется в зависимости от степени повреждения (X) согласно таблице 9.7 приложения 9 к настоящим Правилам.

Степень повреждения ТС определяется по формуле

$$X = 1 - \sum_{i=1}^m U_{дi},$$

где X – степень повреждения ТС;

$U_{дi}$ – удельный вес i -й годной части в стоимости ТС;

m – количество годных частей ТС, шт.;

206.3. коэффициент спроса на части ТС определяется в зависимости от распространенности на рынке определенной марки ТС, его надежности, а также срока эксплуатации ТС согласно таблице 9.8 приложения 9 к настоящим Правилам;

206.4. рыночная стоимость годных частей ТС не может быть ниже их скраповой стоимости.

Укрупненный удельный вес стоимости годных частей ТС в стоимости ТС определяется согласно таблицам 9.1–9.6 приложения 9 к настоящим Правилам.

Таблицы детализированных удельных весов стоимости частей ТС составляются Белорусским бюро для типов ТС как отношение стоимости новой части ТС к суммарной стоимости новых частей в составе ТС.

207. Годные части ТС, для которых реализация экономически нецелесообразна, а также поврежденные части ТС подлежат сдаче на переработку во вторичное сырье и учитываются в скраповой стоимости ТС. Скраповая стоимость частей ТС определяется по формуле

$$V_{\text{скр}} = \sum_{i=1}^n (C_{mi} \times M_i) - Z_y,$$

где $V_{\text{скр}}$ – скраповая стоимость частей ТС, д.е.;

C_{mi} – стоимость единицы массы вторичного сырья по i -му виду утилизационных остатков, д.е./кг;

M_i – масса вторичного сырья по i -му виду остатков, кг;

Z_y – затраты, связанные с утилизацией ТС и транспортировкой на пункт по переработке вторичного сырья, д.е.;

n – количество частей ТС, шт.

Затраты, связанные с утилизацией ТС и транспортировкой на пункт по переработке вторичного сырья, как правило, включаются организацией по переработке вторичного сырья в стоимость единицы массы вторичного сырья. При отсутствии документов, подтверждающих затраты, связанные с утилизацией ТС и транспортировкой на пункт по переработке вторичного сырья, такие затраты принимаются равными нулю.

ГЛАВА 21 ОПРЕДЕЛЕНИЕ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ ТС

208. Утрата товарной стоимости (далее – УТС) ТС определяется при выявлении в процессе осмотра ТС дефектов эксплуатации частей кузова и других окрашенных частей ТС, а также при установлении факта ремонта кузова и ЛКП частей ТС до даты оценки.

209. УТС определяется при условии, если:

срок эксплуатации ТС на дату оценки не превышает пяти лет;

износ частей ТС на дату оценки не превышает сорока процентов.

210. При определении УТС в случае ремонта ТС, предшествовавшего страховому случаю, оценщику должны быть предоставлены документы, подтверждающие объем и характер повреждений ТС (акт осмотра), или документы, подтверждающие факт восстановления ТС (заказ-наряд, акт выполненных работ и т.п.).

211. УТС определяется по формуле

$$\Delta V_{\text{утс}} = 0,01 \times (V_{\text{а(баз)}} \pm \Delta V_{\text{инт}} + (C_{\text{раб}}^{\text{кч}} + C_{\text{ч}}^{\text{кч}} + C_{\text{рм}}^{\text{кч}}) \times (1 + \frac{\text{НДС}}{100})) \times K_{\text{утс}},$$

где $\Delta V_{\text{утс}}$ – утрата товарной стоимости ТС, д.е.;

$V_{\text{а(баз)}}$ – стоимость аналогичного исправного ТС или стоимость базового аналога ТС, д.е.;

$\Delta V_{\text{инт}}$ – корректировка на интенсивность использования ТС, д.е.;

$C_{\text{раб}}^{\text{кч}}$ – стоимость работ по устранению повреждений кузовных частей и ЛКП ТС, включая технологические работы по разборке и сборке, подготовке частей к окраске и др., д.е.;

$C_{\text{ч}}^{\text{кч}}$ – стоимость подлежащих замене (замененных) частей кузова, кроме легкоъемных (съемных без помощи резки и высверливания) частей кузова, д.е.;

$C_{\text{рм}}^{\text{кч}}$ – стоимость ремонтных материалов, используемых при ремонте кузова и его частей, окраске частей, д.е.;

$K_{\text{утс}}$ – корректирующий коэффициент, учитывающий A – отношение стоимости ремонта к стоимости ТС и B – отношение стоимости работ к стоимости частей и материалов.

212. Стоимость работ, стоимость подлежащих замене (замененных) частей кузова, стоимость ремонтных материалов определяются на основе программного обеспечения по ремонту ТС или по калькуляции стоимости ремонта ТС (заказу-наряду, акту выполненных работ и т.п.).

213. Корректирующий коэффициент $K_{\text{утс}}$ определяется по вычисленным значениям A и B согласно приложению 10 к настоящим Правилам.

При этом значение A определяется по формуле

$$A = \frac{(C_{\text{раб}}^{\text{кч}} + C_{\text{ч}}^{\text{кч}} + C_{\text{рм}}^{\text{кч}})}{V_{\text{а(баз)}} \pm \Delta V_{\text{инт}}} \times (1 + \frac{\text{НДС}}{100}) \times 100 \text{ \%}.$$

При значениях A , составляющих менее пяти процентов, УТС принимается равной нулю.

Значение B определяется по формуле

$$B = \frac{C_{\text{раб}}^{\text{кч}}}{C_{\text{ч}}^{\text{кч}} + C_{\text{рм}}^{\text{кч}}} \times 100 \text{ \%}.$$

214. Если при осмотре ТС оценщиком установлено, что на данном ТС ранее были повреждены и восстановлены несущие силовые элементы кузова, то УТС принимается в размере трех процентов от стоимости аналогичного исправного ТС или стоимости базового аналога ТС без детального расчета.

ГЛАВА 22 ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЗМЕРА ВРЕДА

215. Определение размера вреда производится на основании акта (актов) осмотра ТС.

216. При технической возможности ремонта ТС устанавливается экономическая целесообразность такого ремонта. Ремонт ТС считается экономически целесообразным:

если расчетная стоимость ремонта ТС с учетом обесценения частей ТС за вычетом расчетной стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС и стоимости обновления ТС без налога на добавленную стоимость не превышает стоимости ТС;

если расчетная стоимость ремонта ТС с учетом обесценения частей ТС, определенная в порядке, установленном в пунктах 124, 131 и 140 настоящих Правил, с учетом налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включенных в затраты по производству и реализации товаров (работ, услуг), за вычетом расчетной стоимости устранения дефектов эксплуатации ТС, определенной в указанном порядке с учетом налога на добавленную стоимость и иных налогов (сборов), включенных в затраты по производству и реализации товаров (работ, услуг), и за вычетом стоимости обновления ТС не превышает стоимости ТС.

217. При условии технической возможности и экономической целесообразности ремонта ТС размер вреда представляет собой стоимость исправления повреждений, полученных ТС в результате ДТП, с целью восстановления утраченных технических характеристик ТС до состояния, в котором оно находилось до наступления страхового случая, и определяется по формуле

$$РВ = C_p + C_o - C_{эд} - C_{обновл} + P_{доп},$$

где РВ – размер вреда, д.е.;

C_p – стоимость ремонта ТС, определенная в соответствии с главой 15 настоящих Правил, д.е.;

C_o – стоимость обесценения частей ТС, определенная в соответствии с пунктом 106 настоящих Правил, д.е.;

$C_{эд}$ – стоимость устранения дефектов эксплуатации поврежденных в ДТП частей, д.е.;

$C_{обновл}$ – стоимость обновления ТС, д.е.;

$P_{доп}$ – дополнительные расходы, д.е.

218. Стоимость устранения дефектов эксплуатации поврежденных в ДТП частей ТС определяется по формуле

$$C_{эд} = C_{раб}^{пч} + C_{рм}^{пч} + \sum_{i=1}^n \left(C_{чи}^{пч} \times \left(1 - \frac{I_i^{пч}}{100} \right) \right) + C_o^{пч}$$

где $C_{эд}$ – стоимость устранения дефектов эксплуатации поврежденных частей, д.е.;

$C_{раб}^{пч}$ – стоимость ремонтных работ по устранению дефектов поврежденных частей, д.е.;

$C_{рм}^{пч}$ – стоимость ремонтных и прочих материалов, необходимых для устранения дефектов эксплуатации поврежденных частей, д.е.;

$C_{чи}^{пч}$ – стоимость заменяемой i -й части ТС, необходимой для устранения дефектов эксплуатации поврежденных частей, д.е.;

$I_i^{пч}$ – износ заменяемой i -й части ТС;

$C_0^{пч}$ – стоимость обесценения поврежденных частей ТС, имеющих дефекты эксплуатации, определенная в порядке, установленном в пункте 106 настоящих Правил, д.е.;

n – количество частей, заменяемых при устранении дефектов эксплуатации ТС, д.е.

Определение стоимости ремонта для устранения дефектов эксплуатации поврежденных частей ТС производится в порядке, установленном в главе 15 настоящих Правил, путем составления отдельной калькуляции. Определение износа частей, замена которых необходима для устранения дефектов эксплуатации поврежденных частей ТС, производится в порядке, установленном в главе 10 настоящих Правил.

В случае, если на неповрежденных в ДТП частях ТС имеются дефекты эксплуатации, вызывающие несоответствие технического состояния этих частей ТС требованиям пункта 7 технического кодекса установившейся практики 309-2011 «Государственный технический осмотр транспортных средств. Порядок проведения проверки технического состояния транспортных средств», утвержденного постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12 мая 2011 г. № 29, то в стоимость устранения дефектов эксплуатации поврежденных частей ТС также включаются:

стоимость технологических работ, выполняемых при устранении таких дефектов эксплуатации части, смежной с частью ТС, поврежденной в ДТП;

подготовительно-заключительные работы и подбор цвета ЛКП при окраске частей ТС с такими дефектами эксплуатации.

Стоимость устранения незначительных дефектов эксплуатации поврежденных частей ТС, по размеру и виду сопоставимых с повреждениями, полученными в результате ДТП, вычитается из стоимости ремонта поврежденного ТС и не учитывается в расчете стоимости ТС (не снижает стоимость ТС).

В случаях, определенных в частях второй и третьей пункта 5 настоящих Правил, если на ТС имелись дефекты эксплуатации в виде повреждения ЛКП частей ТС и (или) незначительные повреждения окрашенных частей ТС, не влияющие на допуск ТС к участию в дорожном движении (к эксплуатации), то стоимость устранения таких дефектов эксплуатации ЛКП не вычитается из стоимости ремонта поврежденного ТС при выполнении перерасчета размера вреда, за исключением случаев, если у страховщика (Белорусского бюро) на дату составления акта о страховом случае имеется информация о том, что:

указанные дефекты заявлены, либо ранее были заявлены, или могут быть заявлены владельцем ТС, как последствия наступления предыдущего страхового случая;

выплата страхового возмещения осуществляется в рамках договора добровольного страхования ТС, условием которого является вычет из стоимости ремонта ТС стоимости устранения дефектов эксплуатации.

Стоимость устранения дефектов эксплуатации поврежденной части ТС не может превышать размер вреда, причиненного повреждением этой части.

219. Стоимость обновления ТС определяется по формуле

$$C_{\text{обновл}} = \sum_{i=1}^n C_{\text{чи}} \times \frac{I_i}{100},$$

где $C_{\text{обновл}}$ – стоимость обновления ТС, д.е.;

$C_{\text{чи}}$ – стоимость новой i -й части ТС, заменяющей поврежденную часть ТС, д.е.;

I_i – износ поврежденной i -й части ТС, %;

n – количество заменяемых частей ТС, шт.

220. При условии технической возможности и экономической целесообразности ремонта ТС к дополнительным расходам относятся расходы на эвакуацию ТС с места ДТП к месту хранения ТС на территории Республики Беларусь (для нерезидентов Республики

Беларусь – до границы Республики Беларусь), однократную перевозку ТС от места хранения до организации автосервиса либо от места хранения до границы Республики Беларусь в случае, когда ремонт ТС, находящегося на гарантийном обслуживании, в организации автосервиса, расположенной на территории другого государства, является обязательным условием сохранения срока гарантийного обслуживания, а также расходы по определению размера вреда, включающие расходы заказчика на оплату услуг оценщика, расходы по приглашению заинтересованных лиц на осмотр ТС (в том числе понесенные потерпевшим), расходы по составлению экспертных заключений об отнесении тех или иных повреждений ТС к ДТП и (или) проведению автотехнической экспертизы, расходы по идентификации ТС, иные расходы, связанные с определением размера вреда.

При отсутствии документального подтверждения таких расходов дополнительные расходы принимаются равными нулю.

221. Техническая невозможность ремонта ТС определяется оценщиком при осмотре ТС, экономическая нецелесообразность ремонта ТС определяется в порядке, установленном в пункте 216 настоящих Правил.

222. В случае уничтожения (гибели) ТС размер вреда определяется стоимостью ТС на момент, непосредственно предшествующий ДТП, и дополнительными расходами по формуле

$$РВ_{\text{гиб}} = V + P_{\text{д}},$$

где $РВ_{\text{гиб}}$ – размер вреда, причиненный гибелью ТС, д.е.;

V – стоимость ТС, определенная в порядке, установленном в главах 17–19 настоящих Правил, д.е.;

$P_{\text{д}}$ – дополнительные расходы, д.е.

К дополнительным расходам в данном случае относятся расходы на эвакуацию ТС с места ДТП к месту хранения на территории Республики Беларусь (для нерезидентов Республики Беларусь – до границы Республики Беларусь), утилизацию остатков, а также расходы по определению размера вреда, включающие расходы заказчика на оплату услуг оценщика, расходы по приглашению заинтересованных лиц на осмотр ТС (в том числе понесенные потерпевшим), расходы по составлению экспертных заключений об отнесении тех или иных повреждений ТС к ДТП и (или) проведению автотехнической экспертизы, расходы по идентификации ТС, иные расходы, связанные с определением размера вреда.

При отсутствии документального подтверждения таких расходов дополнительные расходы принимаются равными нулю.

ГЛАВА 23

ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ, ВЫДАЧИ И ХРАНЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ РАЗМЕРА ВРЕДА

223. По результатам определения размера вреда оценщик составляет заключение о размере вреда (далее – заключение). Заключение должно быть составлено и предоставлено в течение пяти рабочих дней, следующих за днем осмотра ТС.

В случае проведения дополнительного осмотра ТС и выявления в результате такого осмотра скрытых дефектов и повреждений ТС оценщик составляет дополнительное заключение о размере вреда с учетом ранее рассчитанного размера вреда либо по согласованию с заказчиком составляет заключение о размере вреда на основании дополнительного акта осмотра. Заключение в данном случае составляется в течение пяти рабочих дней, следующих за днем дополнительного осмотра ТС.

Заказчик после получения от потерпевшего документов, предусмотренных пунктом 5 настоящих Правил, направляет эти документы оценщику для осуществления перерасчета стоимости ремонта и размера вреда. Перерасчет стоимости ремонта и размера вреда

производится оценщиком в течение пяти рабочих дней, следующих за днем предоставления заказчиком таких документов.

224. В заключении должны быть указаны следующие сведения:

полное наименование и место нахождения исполнителя оценки (страховщика, Белорусского бюро), определявшего размер вреда;

дата составления и номер заключения, дата осмотра (даты осмотров);

цель и основание определения размера вреда;

сведения о поврежденном ТС (марка, модель, модификация, идентификационные признаки, регистрационный знак, идентификационный номер ТС (VIN), номер кузова, рамы или шасси, установленные при осмотре ТС);

фамилия, собственное имя, отчество (при его наличии) владельца ТС (доверенного лица), место жительства (место пребывания, место нахождения);

итоговые результаты расчета размера вреда (стоимость ремонта, обновления, ТС, устранения дефектов эксплуатации (при их определении));

расчет размера вреда в случае восстановления ТС и (или) гибели ТС;

перечень используемых нормативных актов, информационного и программного обеспечения по оценке и ремонту ТС;

обоснование (выводы) о технической возможности и экономической целесообразности ремонта ТС или гибели (уничтожении) ТС;

иностранная валюта, используемая в расчетах, и официальный курс белорусского рубля к соответствующей иностранной валюте, установленный Национальным банком на дату оценки;

фамилия, собственное имя и отчество (при его наличии) оценщика, производившего расчет размера вреда, дата выдачи и номер свидетельства об аттестации в качестве оценщика, срок его действия.

225. К заключению должны прилагаться:

калькуляция стоимости ремонта ТС с перечнем работ, частей и материалов, калькуляция стоимости устранения дефектов эксплуатации (при их наличии);

заключение о стоимости ТС (при его наличии);

материалы и источники информации, подтверждающие наличие объектов – аналогов ТС на рынке и (или) дату выпуска ТС, отчеты информационных справочников о стоимости базового аналога ТС;

акт (акты) осмотра ТС;

фототаблицы (в случае, если представление фототаблиц предусмотрено договором, заключенным между заказчиком и исполнителем оценки);

документы, подтверждающие расходы, связанные с определением размера вреда;

копии документов, подтверждающих приглашение на осмотр заинтересованных лиц (при их наличии);

другие документы, имеющие существенное значение для установления факта наступления страхового случая либо определения размера вреда.

226. Заключение о размере вреда подписывается оценщиком, заверяется его личным штампом, утверждается руководителем исполнителя оценки. Не допускается использование факсимиле вместо оригинальной подписи.

Заключение о размере вреда, а также прилагаемые к нему и оформленные исполнителем оценки документы, за исключением акта (актов) осмотра ТС, могут передаваться исполнителем оценки заказчику в электронном виде.

227. Копии заключения о размере вреда и приложения к нему подлежат хранению у исполнителя оценки в порядке, установленном Министерством юстиции Республики Беларусь в сфере архивного дела и делопроизводства.

Заключение о размере вреда и приложения к нему могут храниться у исполнителя оценки в виде электронных документов.

228. Исполнитель оценки обязан вести регистрацию и учет всех выданных заключений (копий) и иной информации, имеющей отношение к определению размера вреда в порядке, установленном Министерством юстиции Республики Беларусь в сфере архивного дела и делопроизводства.

ГЛАВА 24

ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЮ ОЦЕНКИ И ОЦЕНЩИКУ

229. Исполнитель оценки обязан:

не разглашать информацию о заказчике и результатах определения размера вреда, за исключением случаев, предусмотренных законодательством;

по требованию заказчика давать разъяснения по содержанию документов и определению размера вреда;

обеспечить сохранность информации на бумажных и электронных носителях, содержащей перечень данных, использованных для определения размера вреда, с указанием их источника.

230. Исполнитель оценки должен иметь:

помещение для приема посетителей и работы оценщиков, оснащенное современными средствами коммуникации;

площадку для осмотров ТС и место, оборудованное осмотровой ямой, эстакадой или подъемником;

необходимые измерительные инструменты и принадлежности для идентификации, осмотра и фотографирования ТС;

регулярно обновляемое информационное, методическое и программное обеспечение по определению стоимости ТС и стоимости ремонта ТС.

231. Оценщик исполнителя оценки, страховщика (Белорусского бюро) обязан:

иметь высшее техническое образование, включающее изучение дисциплин по устройству, ремонту и технической эксплуатации ТС; среднее специальное образование, включающее изучение дисциплин по устройству, ремонту и технической эксплуатации ТС, и опыт практической работы по ремонту и технической эксплуатации ТС не менее одного года, высшее техническое или экономическое образование; иное высшее образование и опыт практической работы по ремонту и технической эксплуатации ТС либо оценке ТС не менее трех лет;

иметь документ, подтверждающий получение профессиональных знаний в области оценки ТС и стоимости их ремонта;

знать нормативные правовые акты, регулирующие оценочную деятельность и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев ТС;

иметь знания и навыки, необходимые для пользования отечественными информационными справочниками, программным обеспечением по ремонту ТС, указанным в пункте 237 настоящих Правил, одним из интернет-браузеров и программным приложением Microsoft Office (Microsoft Word и Microsoft Excel);

повышать квалификацию в срок не реже установленного Положением об аттестации оценщиков для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденным приказом Белорусского бюро от 26 февраля 2019 г. № 5-од.

232. Аттестация оценщиков проводится Белорусским бюро в определенном им порядке.

233. Оценщик не имеет права разглашать информацию о заказчике и результаты определения размера вреда, за исключением случаев, предусмотренных законодательством.

234. Оценщик обязан давать заказчику по его требованию разъяснения по содержанию документов и определению размера вреда.

235. Исполнитель оценки и оценщик не несут ответственности за достоверность информации и подлинность документов, предоставленных заказчиком, владельцем ТС, заинтересованными лицами для целей определения размера вреда.

ГЛАВА 25

ТРЕБОВАНИЯ К ИНФОРМАЦИОННЫМ СПРАВОЧНИКАМ И ПРОГРАММНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ

236. Отечественные информационные справочники разрабатываются на основе методик статистической обработки данных. При этом указываются источники сбора информации и объем выборки по конкретному базовому аналогу ТС по состоянию на дату издания справочника, а также срок действия справочника и дата обновления его базы данных.

Отечественные информационные справочники создаются и хранятся на бумажных или электронных носителях и содержат порядок пользования справочником.

Отечественные информационные справочники издаются ежеквартально. Срок действия издания справочника начинается с первого числа соответствующего квартала года и заканчивается последним числом этого же квартала.

237. Стоимость ремонта ТС определяется на основе информации, получаемой из программного обеспечения по ремонту ТС, адаптированного к требованиям настоящих Правил, разработчиком которого является резидент Республики Беларусь или нерезидент Республики Беларусь, имеющий представительство (представителя) в Республике Беларусь:

для ТС марок стран дальнего зарубежья – объединенного программного комплекса «Автокальк-БАЭС» (программы Автокальк и SilverDAT), программы Audatex;

для ТС марок стран бывшего СССР, прицепов и полуприцепов, автобусов, тракторов, специальных машин, автомобилей моделей Geely производства совместного закрытого акционерного общества «БЕЛДЖИ» – объединенного программного комплекса «Автокальк-БАЭС» (программа БАЭС-оценка);

для определения рыночной стоимости частей ТС, материалов и стоимости нормо-часа работ по ремонту ТС в организациях автосервиса на территории Республики Беларусь – сервера;

другого рекомендованного Белорусским бюро программного обеспечения по ремонту ТС.

В случае использования при определении стоимости ремонта ТС информационных ресурсов, подключенных к сети Интернет, такие ресурсы должны быть размещены на территории Республики Беларусь и зарегистрированы в порядке, установленном постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 апреля 2010 г. № 644 «О некоторых вопросах совершенствования использования национального сегмента глобальной компьютерной сети Интернет».

При отсутствии информации в программном обеспечении по ремонту ТС стоимость ремонта ТС определяется из иных источников информации в соответствии с требованиями настоящих Правил.

238. Официальные представители программного обеспечения при необходимости, но не реже одного раза в полугодие, производят обновление информации об идентификационных признаках новых моделей ТС, нормативах трудоемкостей работ, стоимости частей ТС, ремонтных материалов и информируют об этом пользователей.

На основании письменного запроса исполнителя оценки или страховщика официальные представители программного обеспечения в течение пятнадцати календарных дней со дня, следующего за днем обращения, обязаны давать разъяснения об идентификации ТС, нормативах трудоемкостей работ, стоимости частей ТС и ремонтных материалов.

В случае письменного обращения к администратору сервера разъяснения о рыночной стоимости частей ТС, материалов и стоимости нормо-часа работ по ремонту ТС в организациях автосервиса на территории Республики Беларусь даются им в течение двух рабочих дней, следующих за днем обращения.

239. В программном обеспечении по ремонту ТС информация об идентификационных признаках новых моделей ТС, нормативах трудоемкостей работ, стоимости частей ТС и ремонтных материалов устанавливается на дату обновления.

ГЛАВА 26

ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ СПОРНЫХ СИТУАЦИЙ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ РАЗМЕРА ВРЕДА

240. Сторона, не согласная с размером вреда или результатами осмотра ТС, обращается к страховщику (Белорусскому бюро), оформившему документы на выплату страхового возмещения, с заявлением. Страховщик (Белорусское бюро) при необходимости создает комиссию для проведения повторного осмотра ТС или повторного определения размера вреда.

В состав комиссии включаются:

- оценщик, проводивший первичный осмотр ТС;
- оценщик от несогласной стороны;
- оценщик страховщика (Белорусского бюро);
- оценщик стороннего исполнителя оценки.

Председателем комиссии назначается оценщик стороннего исполнителя оценки. При этом в комиссию должны включаться только оценщики, имеющие право участия в указанной комиссии в соответствии с Положением об аттестации оценщиков для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденным приказом Белорусского бюро от 26 февраля 2019 г. № 5-од.

Инициатором создания комиссии для проведения повторного осмотра ТС или повторного определения размера вреда может являться страховщик (Белорусское бюро).

241. Вызов для участия в повторном осмотре всех заинтересованных сторон осуществляет несогласная с размером вреда или результатами осмотра ТС сторона.

242. По результатам повторного осмотра ТС комиссия оформляет акт осмотра в соответствии с требованиями настоящих Правил и составляет заключение о размере вреда с использованием того же программного обеспечения по ремонту ТС (за исключением случая неправильного выбора программного обеспечения по ремонту ТС оценщиком при первоначальном определении стоимости ремонта ТС) в сроки, предусмотренные главой 23 настоящих Правил.

Акт осмотра ТС и заключение о размере вреда должны быть подписаны председателем и всеми участвующими в осмотре ТС членами комиссии. В случае возникших разногласий и при равенстве мнений сторон решающим является мнение председателя комиссии.

Все расходы по проведению повторного осмотра ТС и определению размера вреда первоначально оплачивает заявившая о необходимости данной процедуры сторона.

В случае, когда размер вреда, определенный повторно, будет отличаться от первоначального более чем на пять процентов (но не менее пятикратного размера базовой величины, установленной на дату проведения повторного осмотра), страховщик (Белорусское бюро) возмещает расходы по проведению данного осмотра и вправе восстановить их в установленном законодательством порядке за счет исполнителя оценки, проводившего первоначальный осмотр.

В случае, когда размер вреда, определенный повторно, будет отличаться от первоначального размера вреда на величину менее величины, указанной в части четвертой настоящего пункта, понесенные стороной расходы по проведению повторного осмотра не возмещаются.

243. Страховщик (Белорусское бюро) на основании составленного комиссией заключения о размере вреда производит потерпевшему выплату страхового возмещения.

В случае, если страховое возмещение было выплачено на основании документов, составленных по результатам первоначального осмотра ТС, страховщик (Белорусское бюро) производит доплату страхового возмещения при условии его недоплаты либо восстановление суммы страхового возмещения в установленном законодательством порядке при условии его переплаты.

244. В случае несогласия любой из сторон с выводами комиссии эта сторона вправе разрешить возникший спор в судебном порядке.

Приложение 1
к Правилам определения размера вреда,
причиненного транспортному средству
в результате дорожно-транспортного
происшествия, для целей обязательного
страхования гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

АКТ ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

от _____ 20__ г. № _____

1. Осмотр транспортного средства (далее – ТС) проводится на основании _____

2. Место проведения осмотра	3. Дата осмотра	4. Время осмотра	5. Выезд оценщика	6. Съемка ТС <input type="checkbox"/> фото <input type="checkbox"/> видео
-----------------------------	-----------------	------------------	-------------------	--

7. Владелец ТС _____	
Область, район, населенный пункт _____	
Улица, дом, квартира _____	Телефон _____
Доверенное лицо _____	
доверенность (номер, дата выдачи) _____	

Мною, _____, проведен осмотр и установлены следующие идентификационные признаки, технические параметры, характеристики и состояние ТС:

8. Марка, модель, модификация	9. Свидетельство о регистрации (технический паспорт) ТС Серия _____ № _____ Выдано (дата) _____ Документ заменяющий
-------------------------------	---

10. Дата выпуска	11. Регистрационный знак (номер)	12. Дата последнего техосмотра	13. Тип окраски: <input type="checkbox"/> алкид <input type="checkbox"/> акрил <input type="checkbox"/> металлик <input type="checkbox"/> перламутр <input type="checkbox"/> другой Цвет: _____
14. ТС в гарантийном периоде эксплуатации <input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет Дата окончания гарантии _____			
Сервисная книжка и организация автосервиса _____			

15. Идентификационный номер ТС (VIN), номер кузова, рамы или шасси														16. Дата ДТП _____					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Справка ГАИ выдана _____		

17. Пробег			
Показания одометра, <input type="checkbox"/> км <input type="checkbox"/> миль	Показания одометра отсутствуют <input type="checkbox"/> поврежден одометр <input type="checkbox"/> отключен (электрический) <input type="checkbox"/> отсутствует <input type="checkbox"/> нет доступа	Установлен пробег <input type="checkbox"/> по одометру <input type="checkbox"/> по учетному документу _____ от _____ <input type="checkbox"/> среднестатистический	Расчетный пробег

18. Тип			
Легковой	Тип кузова <input type="checkbox"/> седан <input type="checkbox"/> хетчбек <input type="checkbox"/> внедорожник <input type="checkbox"/> универсал <input type="checkbox"/> купе <input type="checkbox"/> минивэн <input type="checkbox"/> кабриолет <input type="checkbox"/> родстер <input type="checkbox"/> другие _____ Количество дверей _____	Количество мест _____ Количество осей (для прицепа) _____ <input type="checkbox"/> микроавтобус (до 8+1 мест) <input type="checkbox"/> а/м дача <input type="checkbox"/> прицеп-дача <input type="checkbox"/> прицеп <input type="checkbox"/> другие _____	Используется как <input type="checkbox"/> такси <input type="checkbox"/> учебный дата начала эксплуатации _____
Грузовой/ пассажирский	<input type="checkbox"/> пикап <input type="checkbox"/> фургон <input type="checkbox"/> тягач <input type="checkbox"/> сед. тягач <input type="checkbox"/> прицеп <input type="checkbox"/> полуприцеп <input type="checkbox"/> самосвал <input type="checkbox"/> борт. платформа <input type="checkbox"/> борт. платформа с тентом <input type="checkbox"/> изотермический <input type="checkbox"/> рефрижератор <input type="checkbox"/> цистерна <input type="checkbox"/> другие	<input type="checkbox"/> автобус <input type="checkbox"/> троллейбус <input type="checkbox"/> трамвай Количество мест _____	

	Описание кабины _____					
	Количество спальных мест _____					
	Вид перевозок: <input type="checkbox"/> международные <input type="checkbox"/> внутриреспублик. коммерческие <input type="checkbox"/> внутриреспублик. для собственных нужд <input type="checkbox"/> другие <input type="checkbox"/> городские и пригородные в регулярном сообщении <input type="checkbox"/> междугородные (дальнего следования) в регулярном сообщении <input type="checkbox"/> другие _____					
Колесная формула	Количество осей	Колесная база, мм	Полная масса, кг	Грузоподъемность, кг	V грузового отсека, м ³	Тип подвески <input type="checkbox"/> рессорная, пружинная <input type="checkbox"/> торсионная <input type="checkbox"/> пневматическая <input type="checkbox"/> гидропневматическая <input type="checkbox"/> другая

19. Двигатель / Коробка передач (КП) ТС																							
<input type="checkbox"/> карбюраторный <input type="checkbox"/> моновпрыск <input type="checkbox"/> распределенный впрыск <input type="checkbox"/> дизельный <input type="checkbox"/> турбонаддув <input type="checkbox"/> электродвигатель <input type="checkbox"/> другой _____			Объем двигателя, см ³	Мощность, кВт/л.с.	Тип КП <input type="checkbox"/> АКП <input type="checkbox"/> МКП <input type="checkbox"/> другой _____ Количество передач _____																		
20. Шины и диски ТС		Глубина протектора шины, мм																					
Марка и размер шин <input type="checkbox"/> лето <input type="checkbox"/> зима <input type="checkbox"/> всесезонные	передняя ось	задняя ось	промежуточная ось			задняя ось		запасное															
	правая/левая	правая/левая	правая/левая	правая наружная/левая внутренняя	левая наружная/левая внутренняя	правая наружная/левая внутренняя	левая наружная/левая внутренняя	шина 1/ шина 2															
21. Оборудование ТС (серийное, дополнительное), комплектация																							
<table border="1" style="width:100%; height: 40px;"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>																							
02 ABS (антиблокировочная)	17 Электростеклоподъемники _____	46 Регулировка клиренса	63 Люк электрический	ДЗ Дуги защитные ESP ESP (противозаносн.)																			
03 Рециркулятор отработанных газов	20 Система курсовой устойчивости	47 Салон – искусственная кожа	64 Складная крыша	КП Контроль полосы																			
04 Тягово-сцепное устройство	26 Противотуманные фары	48 Салон – натуральная кожа	65 ГУ руля	ДД Датчик дождя																			
05 АКП _____	27 Хард-топ (жесткий верх)	49 Салон – велюр	69 Подогрев сидений _____	ДО Датчик освещенности																			
06 Бортовой компьютер	28 Стеклоочиститель задний	50 Контроль при парковке	71 Блокируемый дифференциал	КЗ Камера заднего вида																			
07 Подушка безопасности _____	29 Отделка из ценных пород дерева	52 Автомагнитола	73 Спортивные сиденья	КШ Контроль давления в шинах																			
08 Тонированное остекление	32 Климат-контроль	53 CD-проигрыватель	75 Автономный отопитель	Другое оборудование, комплектация _____																			
09 Противоугонная сигнализация	33 Кондиционер	55 Раздельное заднее сиденье	82 Телефон/громкая связь	_____																			
10 Тахометр	35 Подголовники	57 Механические зеркала заднего вида	83 Круиз-контроль	_____																			
11 ASR (антипробуксовочная)	37 Окраска металл/спецокраска	58 Зеркала электрические с обогревом	85 Наружный термометр	_____																			
12 Дополнительная погрузочная площадка	39 Полный привод	60 Омыватель фар	87 Противоугонное устройство	_____																			
13 Адаптивная подвеска	40 Навигационная система	61 Люк стеклянный	89 Центральный замок	_____																			
15 Диски легкосплавные _____	41 Спойлер передний	62 Люк механический	93 Фары ксенон	_____																			
	42 Спойлер задний		990 Газовое оборудование	_____																			
22. Общее состояние ТС	<input type="checkbox"/> новое <input type="checkbox"/> практич. новое <input type="checkbox"/> оч. хорошее <input type="checkbox"/> хорошее <input type="checkbox"/> удовлетворит. <input type="checkbox"/> усл.-пригодное <input type="checkbox"/> неудовлетворит. <input type="checkbox"/> критическое <input type="checkbox"/> на ходу <input type="checkbox"/> не на ходу																						

23. Выводы оценщика:

Приложение 2
к Правилам определения размера вреда,
причиненного транспортному средству
в результате дорожно-транспортного
происшествия, для целей обязательного
страхования гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

**Основные параметры и характеристики по определению идентичного
(аналогичного) ТС**

Параметры и характеристики ТС	Идентичное ТС	Аналогичное ТС
1	2	3
1. Легковые автомобили:		
Марка	*	**
Модель	*	***
Модификация	*	—
Год выпуска	*	* (± 1 год ¹)
Назначение (коммерческий, специальный, такси и др.)	***	***
Тип кузова	*	*2
Тип двигателя	*	*2
Рабочий объем двигателя	*	* (± 10 % ²)
Мощность двигателя	*	** (± 25 % ²)
Тип привода (задний, передний, полный и т.п.)	*	**2
Тип коробки передач (механическая, автоматическая и т.п.)	*	**2
Вид основного топлива (бензин, дизельное топливо, газ и т.п.)	*	**2
Дополнительное (отсутствующее) оборудование	**	**2
Страна происхождения марки (страны бывшего СССР / далее зарубежье)	*	*
2. Грузовые автомобили:		
Марка	*	**
Модель	*	***
Модификация	*	—
Год выпуска	*	** (± 2 года ¹)
Назначение	*	*
Тип кузова	*	*
Грузоподъемность	*	** (± 10 % ³)
Размер грузового пространства	*	** (± 10 % ³)
Тип двигателя	*	*2
Рабочий объем двигателя	*	** (± 10 % ²)
Мощность двигателя	*	** (± 25 % ²)
Характеристики экологической безопасности	*	**2
Колесная база	*	** (± 20 % ²)
Колесная формула	*	*
Тип подвески	—	***
Компоновочная схема (капотная, полукапотная, бескапотная и т.д.)	*	*
Тип кабины (с одним или несколькими рядами сидений, наличие спальных мест)	**	**
Дополнительное (отсутствующее) оборудование	—	**2
Страна происхождения марки (страны бывшего СССР / далее зарубежье)	*	*
3. Автобусы:		
Марка	*	**
Модель	*	***
Модификация	*	—
Год выпуска	*	** (± 2 года ¹)
Назначение (городские, междугородные, туристические и др.)	*	*
Габаритная длина	*	* (± 10 % ³)
Пассажировместимость	*	** (± 10 % ³)
Тип двигателя	*	*2
Колесная формула	*	*
Наличие систем активной безопасности	*	**2
Дополнительное (отсутствующее) оборудование	*	**2

Характеристики экологической безопасности	*	**2
Страна происхождения марки (страны бывшего СССР / далее зарубежье)	*	*
4. Прицепы и полуприцепы:		
Марка	*	**
Модель	*	***
Модификация	*	—
Год выпуска	*	** (± 3 года ¹)
Назначение	*	*
Габаритная длина	—	** (± 10 % ³)
Тип платформы	*	*
Грузоподъемность	*	** (± 10 % ³)
Размер грузового пространства	*	** (± 10 % ³)
Количество осей	*	*
Тип подвески	—	***
Нагрузка на ось	*	* (± 10 % ³)
Дополнительное (отсутствующее) оборудование	*	**2
Страна происхождения марки (страны бывшего СССР / далее зарубежье)	*	*
5. Мотоциклы и мотороллеры:		
Марка	*	**
Класс (особо малый, малый, средний, большой)	*	*
Снаряженная масса	*	** (± 10 % ³)
Назначение (дорожный, спортивный, специальный и т.д.)	*	**2
Объем двигателя	*	** (± 10 % ²)
Мощность двигателя	*	** (± 25 % ²)
Год выпуска	*	* (± 2 года ¹)
Тип коробки передач (механическая, автоматическая, вариатор и т.п.)	*	**
Дополнительное (отсутствующее) оборудование	*	**
Страна происхождения марки (страны бывшего СССР / далее зарубежье)	*	*

* Обязательные.

** Рекомендуемые.

*** Желательные.

— Необязательные.

¹ Применимо при сроке эксплуатации объекта оценки свыше 20 лет – для ТС марок стран дальнего зарубежья и 15 лет – для ТС марок стран бывшего СССР, при сроке эксплуатации объекта оценки свыше 25 лет – для ТС марок стран дальнего зарубежья и 20 лет – для ТС марок стран бывшего СССР ограничения по срокам эксплуатации в сторону их увеличения снимаются.

² При сроке эксплуатации объекта оценки свыше 20 лет – для ТС марок стран дальнего зарубежья и 15 лет – для ТС марок стран бывшего СССР приведенные характеристики становятся необязательными.

³ При сроке эксплуатации объекта оценки свыше 20 лет – для ТС марок стран дальнего зарубежья и 15 лет – для ТС марок стран бывшего СССР приведенные допуски увеличиваются до 30 %.

Приложение 3
к Правилам определения размера вреда,
причиненного транспортному средству
в результате дорожно-транспортного
происшествия, для целей обязательного
страхования гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

Таблица 3.1

Среднестатистический годовой пробег грузового ТС в зависимости от вида перевозок

Вид перевозок	Годовой пробег, тыс. км
Международные	75,0
Внутриреспубликанские коммерческие ¹	50,0
Внутриреспубликанские для собственных нужд ²	35,0

¹ Используемые на основании договоров на перевозку грузов или в процессе основной производственной деятельности предприятия.

² Не используемые в процессе основной производственной деятельности предприятия (ТС из хозяйственного парка предприятия и т.п.).

Таблица 3.2

Среднестатистический годовой пробег легкового автомобиля-такси и легкового учебного автомобиля

Назначение	Годовой пробег, км
Легковой учебный автомобиль	40 000
Легковой автомобиль-такси	65 000

Таблица 3.3

Коэффициенты приведения наработки основного двигателя в стационарных условиях к пробегу ТС

Тип ТС	Коэффициент, км/моточас
Грузовой автомобиль и автобус	25
Специальный автомобиль	50
Редкие и уникальные колесные и гусеничные специализированные машины, не перечисленные в приложении 4 к настоящим Правилам	10

Приложение 4
к Правилам определения размера вреда,
причиненного транспортному средству
в результате дорожно-транспортного
происшествия, для целей обязательного
страхования гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

Значения коэффициентов функции k для различных типов транспортных средств

Тип транспортного средства (далее – ТС)	Вид зависимости, k
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно марок стран бывшего СССР и КНР, категории пробега 0 ^{1.1} , 0 ^{1.2}	$0,060T_{\phi} + 0,0041L_{\phi}$
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно марок стран бывшего СССР и КНР, категория пробега 0 ^{1.3}	$0,070T_{\phi} + 0,0051L_{\phi}$
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно марок стран бывшего СССР и КНР, категории пробега 0 ^{1.4} и выше	$0,080T_{\phi} + 0,0061L_{\phi}$
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно марок стран дальнего зарубежья, категории пробега 0 ^{1.1} , 0 ^{1.2}	$0,052T_{\phi} + 0,0039L_{\phi}$
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно марок стран дальнего зарубежья, категория пробега 0 ^{1.3}	$0,047T_{\phi} + 0,0034L_{\phi}$
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно марок стран дальнего зарубежья, категория пробега 0 ^{1.4}	$0,042T_{\phi} + 0,0029L_{\phi}$
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно марок стран дальнего зарубежья, категория пробега 0 ^{1.5} и выше	$0,037T_{\phi} + 0,0024L_{\phi}$
Грузовые автомобили, автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы полной массой свыше 3,5 т до 16 т марок стран бывшего СССР и КНР	$0,080T_{\phi} + 0,0045L_{\phi}$
Грузовые автомобили, автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы полной массой 16 т и более марок стран бывшего СССР и КНР	$0,045T_{\phi} + 0,0015L_{\phi}$
Автомобили-самосвалы, специальные, полноприводные, многоосные* грузовые автомобили, специальные, многоосные и самосвальные прицепы и полуприцепы полной массой свыше 3,5 т до 16 т марок стран бывшего СССР и КНР	$0,115T_{\phi} + 0,0018L_{\phi}$
Автомобили-самосвалы, специальные, полноприводные, многоосные* грузовые автомобили, специальные, многоосные и самосвальные прицепы и полуприцепы полной массой 16 т и более марок стран бывшего СССР и КНР	$0,05T_{\phi} + 0,0018L_{\phi}$
Автобусы полной массой свыше 3,5 т до 11 т марок стран бывшего СССР и КНР	$0,122T_{\phi} + 0,0008L_{\phi}$
Автобусы, предназначенные для перевозки сидящих и стоящих пассажиров на городских и пригородных маршрутах, специальные автобусы полной массой 11 т и более, троллейбусы марок стран бывшего СССР и КНР	$0,075T_{\phi} + 0,0014L_{\phi}$

Автобусы дальнего следования, предназначенные для перевозки только сидящих пассажиров, и междугородные автобусы, не имеющие площадок для стояния пассажиров, полной массой 11 т и более марок стран бывшего СССР и КНР	$0,075T_{\phi} + 0,0008L_{\phi}$
Грузовые автомобили, автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы полной массой свыше 3,5 т до 16 т марок стран дальнего зарубежья	$0,032T_{\phi} + 0,0018L_{\phi}$
Грузовые автомобили, автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы полной массой 16 т и более марок стран дальнего зарубежья	$0,027T_{\phi} + 0,001L_{\phi}$
Автомобили-самосвалы, специальные, полноприводные, многоосные* грузовые автомобили, специальные, многоосные и самосвальные прицепы и полуприцепы полной массой свыше 3,5 т до 16 т марок стран дальнего зарубежья	$0,087T_{\phi} + 0,0016L_{\phi}$
Автомобили-самосвалы, специальные, полноприводные, многоосные* грузовые автомобили, специальные, многоосные и самосвальные прицепы и полуприцепы полной массой 16 т и более марок стран дальнего зарубежья	$0,035T_{\phi} + 0,0013L_{\phi}$
Автобусы полной массой свыше 3,5 т до 11 т марок стран дальнего зарубежья	$0,096T_{\phi} + 0,0008L_{\phi}$
Автобусы, предназначенные для перевозки сидящих и стоящих пассажиров на городских и пригородных маршрутах, специальные автобусы полной массой 11 т и более, троллейбусы марок стран дальнего зарубежья	$0,07T_{\phi} + 0,0009L_{\phi}$
Автобусы дальнего следования, предназначенные для перевозки только сидящих пассажиров, и междугородные автобусы, не имеющие площадок для стояния пассажиров, полной массой 11 т и более марок стран дальнего зарубежья	$0,07T_{\phi} + 0,0006L_{\phi}$
Квадрициклы (мотоколяски), квадроциклы, мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, велосипеды, иные аналогичные двух- и трехколесные ТС марок стран бывшего СССР и КНР	$0,120T_{\phi}$
Квадрициклы (мотоколяски), квадроциклы, мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, велосипеды, иные аналогичные двух- и трехколесные ТС марок стран дальнего зарубежья	$0,072 T_{\phi}$
Прицепы для легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов полной массой до 3,5 т включительно (кроме самосвальных) и оборудование автомобилей типа автомобиль-дача	$0,048T_{\phi}$
Тракторы марок стран бывшего СССР и КНР (кроме тракторов Минского тракторного завода)	$0,160T_{\phi}$
Тракторы марки МТЗ	$0,110T_{\phi}$
Тракторы марок стран дальнего зарубежья (кроме КНР)	$0,088T_{\phi}$
Самоходная и прицепная сельскохозяйственная техника и машины	$0,120T_{\phi}$
Автогрейдеры и погрузчики фронтальные одноковшовые	$0,125T_{\phi}^{**}$
Экскаваторы, землеройная самоходная и прицепная техника и машины	$0,080T_{\phi}^{**}$
Катки дорожные	$0,085T_{\phi}^{**}$
Прочая самоходная и прицепная дорожно-строительная техника и машины	$0,110T_{\phi}^{**}$
Аэродромная самоходная и прицепная техника и машины	$0,100T_{\phi}^{**}$
Коммунальная самоходная и прицепная техника и машины	$0,130T_{\phi}^{**}$
Лесозаготовительная самоходная и прицепная техника и машины	$0,110T_{\phi}^{**}$
Пожарная самоходная и прицепная техника и машины	$0,150T_{\phi}^{**}$
Строительная самоходная и прицепная техника и машины	$0,060T_{\phi}^{**}$
Самоходная и прицепная техника и машины для нефтедобычи и нефтепереработки	$0,180T_{\phi}^{**}$

Примечание. Для ТС (кроме тягачей) при постоянной (не менее семидесяти процентов пробега) работе с прицепами или перевозке агрессивных грузов к определенному износу применяется корректирующий коэффициент 1,1;

для ТС при использовании в качестве учебных к определенному износу применяется корректирующий коэффициент 1,3;

для квадрициклов (мотоколясок), квадроциклов, мотоколясок, мотоциклов, мотороллеров, мопедов, велосипедов, иных аналогичных двух- и трехколесных ТС при эксплуатации в коммерческих целях или в составе организаций (предприятий) к определенному износу применяется корректирующий коэффициент 2,5.

* Многоосные ТС – ТС, имеющие более трех осей.

** Кроме созданных на базе тракторов и автомобилей.

¹ Вместо цифры 0 применяется любое значение первой цифры категории пробега (от 1 до 8).

Шкала экспертных оценок зависимости износа частей и физического износа ТС от их фактического технического состояния

Характеристика фактического технического состояния ТС	Износ частей и ТС, %
Новое, гарантийное ТС (нереализованное или реализованное ТС не позднее шести месяцев до даты оценки)	0–10
Практически новое ТС в гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными работами по техническому обслуживанию, не требующее ремонта или замены каких-либо частей	10–25
Подержанное ТС в очень хорошем состоянии, являющееся послегарантийным, с выполненными работами по техническому обслуживанию, не требующее ремонта или замены каких-либо частей	25–40
Подержанное ТС в хорошем состоянии с выполненными работами по техническому обслуживанию, имеющее незначительные повреждения ЛКП, требующее незначительного текущего ремонта или замены отдельных частей с малым ресурсом	40–60
Подержанное ТС в удовлетворительном состоянии, имеющее незначительные повреждения ЛКП, требующее незначительного текущего ремонта или замены отдельных частей, устранения незначительных эксплуатационных дефектов, в результате чего сумма затрат на ремонт может составить более 10 % от рыночной стоимости базового аналога ТС на дату оценки	60–75
Подержанное ТС в условно пригодном состоянии, требующее значительного ремонта или замены главных частей (двигателя, коробки передач или других ответственных узлов и агрегатов), значительного устранения эксплуатационных дефектов, восстановления ЛКП отдельных частей для получения допуска к участию в дорожном движении (эксплуатации)	75–90
ТС, требующее полного капитального ремонта или замены основных частей (агрегатов и (или) их рабочих органов, узлов или систем), устранения эксплуатационных дефектов, в результате чего сумма затрат может превысить экономическую целесообразность выполнения такого ремонта. Эксплуатация ТС невозможна до устранения указанных неисправностей путем капитального ремонта ТС	90–95
ТС находится в критическом состоянии или выведено из эксплуатации, в отношении которого нет разумных перспектив на продажу, кроме как реализации некоторых основных частей и (или) скрапа	95 и более

Приложение 6
к Правилам определения размера вреда,
причиненного транспортному средству
в результате дорожно-транспортного
происшествия, для целей обязательного
страхования гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

Минимальное количество выборки данных организаций автосервиса категории А, В и С о тарифах стоимости нормо-часа по ремонту различных типов и сроков эксплуатации ТС

Категория ТС	Срок эксплуатации ТС	Минимальное количество организаций автосервиса
Легковые автомобили, грузовые автомобили и автобусы полной массой до 3,5 т включительно и прицепы к ним, квадрициклы (мотоколяски), квадроциклы, мотоциклы, мотоколяски, мотороллеры и мопеды всех марок	До 5 лет включительно (по регионам)	20*
	От 5 до 10 лет включительно (по регионам)	20*
	Свыше 10 лет (по регионам)	20*
Грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы, автобусы полной массой свыше 3,5 т, троллейбусы марок стран бывшего СССР и КНР	Любой	10

Грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы, автобусы полной массой свыше 3,5 т, троллейбусы марок стран дальнего зарубежья	До 5 лет включительно	5
	Свыше 5 лет	10
Прочие ТС, уникальные, специальные ТС и т.п.	Любой	Индивидуально по типу и маркам ТС

Примечания:

1. Минимальное количество организаций автосервиса, указанное символом «*», определяется для регионов Республики Беларусь отдельно.

2. Во всех других случаях минимальное количество организаций автосервиса определяется для всех регионов Республики Беларусь в целом.

Приложение 7

к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Основные виды материалов, используемых при ремонте ТС

Основные виды материалов	Единица измерения
Лакокрасочные и сопутствующие материалы (эмаль, лак, разбавитель, отвердитель, растворитель, шпатлевка, грунт и т.п.)	кг, л, шт.
Материалы для подготовки поверхности части (абразивная бумага и полоски, абразивные и полировальные круги, абразивная, полировальная паста и салфетки, смывка и т.п.)	кг, л, м, кв. м, шт.
Кузовные укрытия и герметики (герметик, мастика для внутренних полостей, антикоррозийное, антигравийное и противоржавное покрытие и т.п.)	кг, л, кв. м
Маскировка (маскировочная и малярная ленты, защитные коврики, защитная прозрачная пленка и т.п.)	м, шт.
Ремонтные материалы для восстановления частей ТС из пластика (ремонтный состав, заплатка, активатор адгезии, клей конструкционный и т.п.)	л, кв. м, шт.
Прокат черных металлов	кг
Изделия дальнейшего передела (горячие и холоднокатанные листы, профили, легированные материалы и т.п.)	кг, кв. м
Трубы стальные	м, кг
Прокат цветных металлов и сплавов	м, кг
Сырье цветных металлов (припой)	кг
Кабели, провода, шнуры	м
Метизы из черных, цветных металлов и сплавов (проволока, электроды, лента стальная, прутки металлический, болты, заклепки, шурупы и винты, сетка металлическая, гайки, шайбы и т.п.)	кг, м, кв. м, шт.
Лесоматериалы (доска, брус, фанера, ДСП и т.п.)	куб. м, кв. м
Пластмассы и пресс-материалы	кг, м
Электротехнические материалы	кг
Бумага, картон	кг
Текстильные материалы	кв. м
Резинотехнические материалы	кг
Кожевенные материалы	кв. м
Минеральные материалы	кг
Прочие материалы – рабочие жидкости и газы (масла, охлаждающие жидкости, газы, их смеси и соединения и т.п.)	кг, л
Вспомогательные материалы (ветошь, химикаты, адсорбенты, топливо и т.п.)	кг, кв. м, л

Приложение 8

к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

**Корректировка на торг в зависимости от фактического срока эксплуатации ТС
Мопеды, мотоциклы, легковые ТС, грузовые ТС и автобусы полной массой до 3,5 т
включительно**

Срок эксплуатации, лет	Коэффициент влияния на торг срока эксплуатации ТС, k_{m1}
1	0,990
2	0,990
3	0,985
4	0,980
5	0,980
6	0,970
7	0,970
8	0,965
9	0,965
10	0,965
11	0,960
12	0,960
13	0,960
14	0,960
15	0,955
16	0,955
17	0,955
18	0,955
19	0,955
20 и выше	0,955

Таблица 8.2

**Корректировка на торг в зависимости от фактического срока эксплуатации ТС
Грузовые ТС, автобусы полной массой свыше 3,5 т, тракторы, машины
и спецтехника**

Срок эксплуатации, лет	Коэффициент влияния на торг срока эксплуатации ТС, k_{m1}
1	0,995
2	0,995
3	0,995
4	0,990
5	0,990
6	0,985
7	0,985
8	0,980
9	0,980
10	0,975
11	0,975
12	0,970
13	0,970
14	0,965
15	0,965
16	0,960
17	0,960
18	0,955
19	0,955
20	0,950
21	0,950
22	0,950

23	0,945
24 и выше	0,945

Таблица 8.3

Корректировка на торг в зависимости от уровня цены предложения объектов-аналогов ТС

Мопеды, мотоциклы, легковые ТС, грузовые ТС и автобусы полной массой до 3,5 т включительно

Уровень стоимости предложения, долларов США	Коэффициент корректировки на торг в зависимости от уровня цены предложения объектов-аналогов ТС, k_{m2}
до 2 999	0,940
3 000–3 999	0,950
4 000–4 999	0,955
5 000–5 999	0,960
6 000–6 999	0,965
7 000–7 999	0,970
8 000–9 999	0,975
10 000–12 999	0,980
13 000–19 999	0,985
20 000–29 999	0,990
30 000 и выше	0,995

Таблица 8.4

Корректировка на торг в зависимости от уровня цены предложения объектов-аналогов ТС

Грузовые ТС, автобусы полной массой свыше 3,5 т, тракторы, машины и спецтехника

Уровень стоимости предложения, долларов США	Коэффициент корректировки на торг в зависимости от уровня цены предложения объектов-аналогов, k_{m2}
до 3 999	0,950
4 000–5 999	0,955
6 000–24 999	0,960
25 000–29 999	0,965
30 000–44 999	0,970
45 000–59 999	0,975
60 000–69 999	0,980
70 000–79 999	0,985
80 000–99 999	0,990
100 000 и выше	0,995

Таблица 8.5

Корректировка влияния на торг доли модели ТС на вторичном рынке

Представительность модели на вторичном рынке	Коэффициент корректировки влияния на торг доли модели ТС на вторичном рынке, k_{m3}		
	максимальный	средний	минимальный
Массовые ТС	1	0,995	0,99
Распространенные ТС	0,99	0,985	0,98
Редкие ТС	0,98	0,975	0,97
Уникальные ТС	0,96	0,955	0,95

Таблица 8.6

Корректировка влияния на торг вида рынка ТС

Коэффициент корректировки влияния на торг вида рынка ТС, k_{m4}				
Рынок продавца		Равновесный рынок	Рынок покупателя	
остродефицитный	дефицитный		профицитный	сверхпрофицитный
0,2–0,6	0,7–0,9	1,0	1,1–1,5	1,6 и выше

Приложение 9
к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Таблица 9.1

Укрупненная доля стоимости основных частей в стоимости легковых автомобилей, $Уд_i$ (%)

Агрегат, узел, комплект	Тип привода ТС			ТС с рамой
	передний	задний	полный	
Кузов с оборудованием окрашенный	52	52	50	44
Рама	0	0	0	5
Двигатель с оборудованием и сцеплением	20	20	17	18
Коробка передач с приводом и главной передачей	7	0	5	0
Коробка передач с приводом	0	3	0	2
Карданная передача (раздаточная коробка)	0	1	3	4
Передняя подвеска с тормозами в сборе	7	7	7	7
Задняя подвеска с тормозами в сборе и задняя ось	5	5	5	0
Задняя подвеска с тормозами в сборе	0	0	0	5
Передний мост	0	0	0	3
Задний мост	0	3	4	4
Рулевое управление, включая усилитель	4	4	4	3
Топливный бак с трубопроводами в сборе	1	1	1	1
Система выпуска в сборе	2	2	2	2
Радиаторы любые с трубопроводами	2	2	2	2

Таблица 9.2

Укрупненная доля основных частей в стоимости грузовых ТС и автобусов с несущим и полунесущим кузовом полной массой до 7,5 тонны включительно, $Уд_i$ (%)

Агрегат, узел, комплект	Тип ТС			
	цельнометаллический фургон		автобус	
	передний привод	задний привод	передний привод	задний привод
Кузов с оборудованием окрашенный	53	51	54,5	52,5
Двигатель с оборудованием и сцеплением	18,5	18	17,95	17,45
Коробка передач с приводом и главной передачей	7	0	6,8	0
Коробка передач с приводом	0	5,5	0	5,3
Карданная передача	0	1,5	0	1,45
Передняя подвеска с тормозами в сборе	8,5	7,5	8,2	7,25
Задняя подвеска с тормозами в сборе	0	1,5	0	1,45
Задняя подвеска с тормозами в сборе и задняя ось	5	0	4,8	0
Ведущий мост задний	0	7,5	0	7,3
Рулевое управление, включая усилитель	3	3	2,9	2,9
Топливный бак с трубопроводами в сборе	1	0,7	0,95	0,7

Система выпуска в сборе	2	1,8	1,95	1,75
Радиаторы любые с трубопроводами	2	2	1,95	1,95

Таблица 9.3

**Укрупненная доля основных частей в стоимости рамных грузовых ТС и автобусов
полной массой до 7,5 тонны включительно, Уд_i (%)**

Агрегат, узел, комплект	Тип ТС		
	бортовой	фургон	автобус
Кузов с оборудованием окрашенный	0	46	48
Кабина с оборудованием окрашенная	27	0	0
Платформа с тентом	6	0	0
Двигатель с оборудованием и сцеплением	21	18	17,5
Коробка передач	8	5	5
Карданная передача	2	1,5	1,5
Передняя ось	5	4	4
Передняя подвеска с тормозами в сборе	5	4,5	4,5
Задняя подвеска с тормозами в сборе	2	1,5	1,5
Ведущий мост задний	10	7	6,5
Рама	6	5	4
Рулевое управление, включая усилитель	3	3	3
Топливный бак с трубопроводами в сборе	1	0,7	0,7
Система выпуска в сборе	2	1,8	1,8
Радиаторы любые с трубопроводами	2	2	2

Таблица 9.4

**Укрупненная доля основных частей в стоимости грузовых автомобилей полной
массой более 7,5 тонны (со стандартным оборудованием), Уд_i (%)**

Агрегат, узел, комплект	Тип ТС		
	самосвал	бортовой	тягач
Кабина с оборудованием окрашенная	15	17	21
Кабина без оборудования окрашенная	10	11	10
Оборудование кабины	5	6	11
Кузов грузового автомобиля	12	11	0
Двигатель с оборудованием и сцеплением	22	22	23
Двигатель без оборудования со сцеплением	15	15	16
Коробка передач	9	9	9
Карданная передача (раздаточная коробка)	2	1	1
Передний мост (передняя ось)	5	5	5
Передняя подвеска с тормозами в сборе	8	8	8
Задняя подвеска с тормозами в сборе	5	5	5
Ведущий мост задний (задний + средний)	10	10	14
Рама	8	8	8
Рулевое управление, включая усилитель	2	2	2
Прочее	2	2	4

Таблица 9.5

Укрупненная доля основных частей в стоимости ТС, Уд_i (%)

Агрегат, узел, комплект	Тип ТС				
	автобус, троллейбус	ТС повышен. проходимости	трактор, дорожная машина	прицеп	полуприцеп
Кузов с оборудованием окрашенный	48	40	0	0	0
Кузов без оборудования окрашенный	19	21	0	0	0
Кабина с оборудованием окрашенная	0	0	15	0	0
Кабина без оборудования окрашенная	0	0	8	0	0

Оборудование кузова/кабины	29	19	7	0	0
Грузовой кузов	0	0	0	31	40
Двигатель с оборудованием и сцеплением	20	17	29	0	0
Двигатель без оборудования со сцеплением	16	12	0	0	0
Коробка передач	5	7	20	0	0
Раздаточная коробка, карданная передача, межосевой дифференциал	0	5	0	0	0
Передняя ось	7	0	10	10	0
Ведущий мост передний	0	9	0	0	0
Передняя подвеска с тормозами в сборе	8	5	2	0	0
Тележка с поворотным кругом	0	0	0	12	0
Задняя подвеска с тормозами в сборе и ось задняя	3	3	0	10	20
Ведущий мост задний	7	7	15	0	0
Рама	0	5	0	25	30
Прочее	2	2	9	12	10

Таблица 9.6

Укрупненная доля основных частей в стоимости мотоциклов, $Уд_i$ (%)

Агрегат, узел, комплект	Удельный вес
Облицовки, крылья, сиденья, зеркала	10
Приборы освещения и сигнализации	2
Рама	8
Топливный бак с трубопроводами в сборе	4
Передняя подвеска с колесом, тормозами и рулевым управлением в сборе	13
Задняя подвеска с колесом и тормозами в сборе	10
Двигатель с оборудованием, сцеплением, коробкой передач и ее приводом	40
Система выпуска в сборе	5
Панель и щиток приборов, выключатели, переключатели, жгуты проводов, блоки управления, аккумуляторная батарея	8

Примечание.

В таблицах 9.4–9.5 строка «Передняя подвеска с тормозами в сборе» включает части подвески с колесами и шинами, тормозные механизмы, реактивные штанги, стабилизатор поперечной устойчивости. Строка «Задняя подвеска с тормозами в сборе» включает части подвески с колесами и шинами, тормозные механизмы, реактивные штанги, стабилизатор поперечной устойчивости, строка «Задняя подвеска с тормозами в сборе и ось задняя» включает также и балку задней оси.

Строка «Прочее» в таблицах 9.4–9.5 включает: аккумуляторную батарею, радиаторы охлаждающей жидкости, наддувочного воздуха, масла, конденсатор кондиционера, воздушный фильтр, топливный бак, систему выпуска газов и иные составляющие части агрегатов и узлов, не входящие в другие группы частей ТС.

Таблица 9.7

Коэффициент, учитывающий возможную степень повреждения годных частей при разборке и в зонах сопряжения с поврежденными элементами ТС

X	0,0–0,05	0,05–0,2	0,2–0,4	0,4–0,6	0,6–0,8	0,8–1,0
$K_{повр}$	1,00	0,95	0,85	0,75	0,65	0,55

Таблица 9.8

Коэффициент спроса на части ТС

Страна происхождения марки ТС	Срок эксплуатации ТС, лет		
	менее 6	6–25	свыше 25
	$K_{спр}$		

Страны бывшего СССР	0,85	0,60	0,20
Германия	0,85	0,85	0,30
Япония	0,85	0,75	0,25
Франция	0,85	0,65	0,20
Италия	0,85	0,60	0,20
Швеция	0,85	0,60	0,25
Чехия	0,85	0,75	0,20
Испания	0,75	0,50	0,15
США	0,85	0,75	0,20
Южная Корея	0,85	0,75	0,15
Великобритания	0,65	0,50	0,15
ТС из других стран мира	0,65	0,50	0,15
Иные редкие и уникальные ТС	0,50	0,30	0,10

Приложение 10
к Правилам определения размера вреда,
причиненного транспортному средству
в результате дорожно-транспортного
происшествия, для целей обязательного
страхования гражданской ответственности
владельцев транспортных средств

Значение корректирующего коэффициента $K_{УТС}$ для определения УТС

Срок эксплуатации ТС, лет	$5 \leq A < 20$					$20 \leq A < 33$					$33 \leq A < 45$					$45 \leq A < 65$					$A \geq 65$				
	$B < 50$	$50 \leq B < 70$	$70 \leq B < 100$	$100 \leq B < 130$	$B \geq 130$	$B < 50$	$50 \leq B < 70$	$70 \leq B < 100$	$100 \leq B < 130$	$B \geq 130$	$B < 50$	$50 \leq B < 70$	$70 \leq B < 100$	$100 \leq B < 130$	$B \geq 130$	$B < 50$	$50 \leq B < 70$	$70 \leq B < 100$	$100 \leq B < 130$	$B \geq 130$	$B < 50$	$50 \leq B < 70$	$70 \leq B < 100$	$100 \leq B < 130$	$B \geq 130$
До 0,2 вкл.	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	3,75	4,25	4,75	5,25	5,75	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0
0,2 до 0,5 вкл.	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5
0,5 до 1 вкл.	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0
1 до 2 вкл.	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5
2 до 3 вкл.	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0
3 до 4 вкл.	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
4 до 5 вкл.	0	0,5	1,0	1,5	2,0	0,25	0,75	1,25	1,75	2,25	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0

