

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ

**Продолжение статьи И.Н. Новоселецкого
«Общие положения судебной автотовароведческой экспертизы»
(Начало в №85 Бюллетеня автотовароведа)**

Незважаючи на те, що процентним показником ринкової вартості аналогічного КТЗ (Γ), можна також характеризувати падіння вартості транспортного засобу, як і коефіцієнтом фізичного зносу (E_3), механізми їхнього визначення абсолютно різні, що не допускає підміни поняття цих величин.

Так, коефіцієнт фізичного зносу (E_3), що чисельно відображає значення фізичного зносу визначається по формулі:

$$E_3 = 1 - \frac{C}{C_n} \quad (5)$$

Суть даної формули полягає у тому, що кращим мірилом технічного стану транспортного засобу є його вартість. Два транспортні засоби з однаковим строком експлуатації, пробігом, рівнем комплектності, будуть значно відрізнятися у вартості, якщо один з них вимагає ремонту силового агрегату, має корозійні ушкодження й не усунуті пошкодження кузовних складових від попередніх аварій. Умовно різниця вартості цих транспортних засобів відповідає вартості відновлювального ремонту того автомобіля, що перебуває в гіршому стані. «Незадовільний» технічний стан такого автомобіля буде відбито в більшому значенні його коефіцієнта фізичного зносу (E_3). Для спрощення розрахунків і однакового підходу, прийняте значення коефіцієнта фізичного зносу (E_3) транспортного засобу застосовують до всіх його складових, за винятком деяких, наприклад, шин пневматичних, батарей акумуляторних.

Таким чином, коефіцієнт фізичного зносу (E_3) застосовується у відношенні конкретного транспортного засобу в конкретному технічному стані й використовується при визначенні вартості матеріального збитку, заподіяного власникові пошкодженого транспортного засобу.

На відміну від коефіцієнта фізичного зносу (E_3), процентний показник ринкової вартості аналогічного КТЗ (Γ), може застосовуватися до групи транспортних засобів, що володіють лише деякими, ключовими загальними технічними характеристиками. При цьому, особливості технічного стану окремого транспортного засобу із цієї сукупності, не враховуються в розрахунку процентного показника ринкової вартості аналогічного КТЗ (Γ).

Процентний показник ринкової вартості аналогічного КТЗ (Γ) може бути або розрахований за формулою (2) для конкретного транспортного засобу, як у способі, заснованому на застосуванні розрахункового показника «Г», або застосовані табличні значення зазначеного показника, передбачені додатком 5 Методики оцінки.

Спосіб розрахунку ринкової вартості транспортних засобів, заснований на застосуванні табличних значень процентного показника ринкової вартості аналогічного КТЗ (Л), відноситься до групи неперіоритетних способів розрахунку. Його застосування припустиме лише у випадках відсутності необхідних вихідних даних для розрахунків більш пріоритетними, достовірними способами, що відображено на рисунку 1. Цей спосіб не застосовується для легкових транспортних засобів зі строком експлуатації понад 1 рік. Його застосування допускається тільки для вантажних транспортних засобів, у тому числі й спеціалізованих, автобусів, мототехніки, причепів і напівпричепів.

В основу табличних значень процентного показника ринкової вартості аналогічного КТЗ (Л) покладені результати спостереження й аналізу падіння середньоринкової ціни транспортних засобів, що є аналогами за певними, ключовими параметрами. Наприклад, виділивши групу вантажних автомобілів з повною масою до 3.5 тонн (крім спеціальних і спеціалізованих) і проаналізувавши зміну їх середньоринкової ціни по роках експлуатації, були встановлені закономірності, відображені в таблиці 5.1 додатка 5 Методики оцінки. Аналогічним чином, такі закономірності були встановлені для груп вантажних автомобілів з іншими значеннями повної маси, спеціалізованих вантажних транспортних засобів, автобусів, мототехніки, причепів і напівпричепів, а також для будь-яких транспортних засобів до 1 року експлуатації.

До цієї ж групи неперіоритетних способів розрахунку ринкової вартості відноситься спосіб, заснований на результатах дослідження окремих пропозицій до продажу транспортних засобів на ринку. Такі дослідження засновані на обмеженій кількості цінових пропозицій (як правило, не більше 5), обмеженому ринку, як правило такому, що базується на даних не більше 1-3 джерел інформації (дані конкретних торговельних майданчиків, Інтернет-сайтів, спеціалізованих видань із продажу транспортних засобів тощо). Недоліком цього способу є те, що можливе неадекватне значення ціни продажу транспортного засобу іноді випадкове або помилково опубліковане чи озвучене, може бути покладене в основу розрахунку й призвести до помилкового результату. При цьому зростає суб'єктивність оцінювача в проведенні таким чином оцінці. Із загальної кількості пропозицій до продажу транспортних засобів оцінювачем можуть бути обрані, наприклад, п'ять найдорожчих пропозицій або, навпаки, пропозиції з найменшою ціною. Не сприяє об'єктивності при визначенні вартості цим способом і те, що на ціну покупки фактично впливає безліч факторів, обумовлених технічним станом транспортного засобу, умовами його експлуатації й зберігання, утворюючи множинну регресію, врахувати яку при такій незначній вибірці неможливо. Це призводить до того, що таким способом суб'єктивно провадиться математичне осереднення невеликої кількості цін пропозицій до продажу транспортних засобів, зібраних на обмеженому ринку. Отримане значення середньої ціни може відрізнятись від середньоринкової ціни, розрахованої за допомогою методу статистичного аналізу вартості транспортних засобів, що є пріоритетним.

До цієї ж групи неперіоритетних способів розрахунку середньоринкової ціни й ринкової вартості варто віднести й спосіб, заснований на методі аналогії. Механізм підбору аналога викладений у п.7.12 Методики оцінки.

Способи, засновані на використанні джерел інформації, що містять дані закордонних ринків, і на методі мультиплікаторів замикають перелік способів розрахунку середньоринкової ціни й ринкової вартості. Ці способи застосовуються винятково у випадках неможливості застосування зазначених вище способів.

Вартісна інформація, заснована на даних закордонних ринків, не завжди відповідає реаліям ринку України. Як правило, застосування цього способу можливе для транспортних засобів, що не мають близьких аналогів, зазначених у вітчизняних цінових довідниках та при відсутності навіть окремих фактів продажів таких транспортних засобів на обмеженому ринку на дату оцінки. Наприклад, таким способом, можливо, розрахувати вартість такого автомобіля як Lamborghini Diablo. Визначення при цьому вартісного еквівалента суми податків, зборів, інших обов'язкових платежів під час митного оформлення, провадиться відповідно до чинного законодавства на дату оцінки.

4.2 При вирішенні завдання визначення вартості матеріального збитку використовуються принципи *відновлення права особи користуватися КТЗ у тому технічному стані та з такими ж споживчими властивостями, які мали місце до пошкодження; технічної можливості відновлювального ремонту; економічної доцільності відновлювального ремонту (ремонтної операції)*.

Принцип *відновлення права особи користуватися КТЗ у тому технічному стані та з такими ж споживчими властивостями, які мали місце до пошкодження* передбачає, що КТЗ не повинен внаслідок відновлювального ремонту змінитися своїх властивостей на гірші, включаючи й таку властивість, як комфорт. Покращення технічного стану внаслідок відновлювального ремонту має бути компенсоване (враховане) у вартісному значенні під час розрахунку матеріального збитку.

Принцип *економічної доцільності відновлювального ремонту КТЗ* передбачає, що відновлювальний ремонт є доцільним лише за умови, що його вартість підвищує ринкову вартість КТЗ, проте не перевищує її. Економічна доцільність операції ремонту (заміни) окремого складника КТЗ (включаючи кузовні складники) полягає в тому, що економічно доцільною є та операція заміни чи ремонту, яка є економічно привабливіша у разі дотримання як принципів технічної можливості ремонту, так і відновлення права особи користуватися КТЗ у тому технічному стані та з такими ж споживчими властивостями, які мали місце до пошкодження.

Принцип *технічної можливості відновлювального ремонту* передбачає:

а) забезпечення подальшої безпечної експлуатації КТЗ згідно з нормативно-правовими актами України;

б) вибір таких способів відновлювального ремонту з врахуванням вимог виробника КТЗ, законодавства та цільового призначення складника, які забезпечать технічно справний стан КТЗ (складників), а також технічні характеристики КТЗ (складників) – міцність, жорсткість, довговічність, надійність тощо, та зовнішній вигляд КТЗ, що максимально відповідають його стану на момент пошкодження;

в) застосування таких матеріалів, а в якості запчастин тих складників, що забезпечують проведення якісного відновлювального ремонту;

г) наявність відповідних технологій з усунення пошкоджень;

г') згоду виробників КТЗ щодо застосування певних (не розроблених безпосередньо виробником КТЗ) технологій ремонту;

д) врахування вимог виробника ремонтного обладнання щодо технології проведення ремонтних робіт на зазначеному обладнанні;

е) виконання екологічних та санітарно-гігієнічних вимог безпеки щодо обраних способів ремонту у відповідності до законодавства.

Умови, що зазначені у п.п. г)-д) обумовлюють технологічну складову технічної можливості відновлювального ремонту.

Принципи (правила) існують також і відносно вибору технологічних операцій ремонту, наприклад, принципи *модульної заміни, ремонту виколотом* й інші.

Заміна модульна – принцип ремонту, який передбачає заміну окремих (перш за все технічно несправних) елементів, що утворюють вузол, агрегат, систему без заміни решти складників;

Принцип ремонту *виколотом* полягає у прикладанні зусилля у напрямку, протилежному деформуючій силі. Виколотом усувають деформації різної форми, площі та глибини з нагрівом металу складника або без нього. В окремих випадках (для КТЗ з коефіцієнтом $E_3 = 0.7$) виколотом відновлюють ребра жорсткості та виштампувані профілі панелей кузовних складників.

Серед принципів (правил) кузовного ремонту можна виділити ті, що регламентують ремонт нероз'ємних складових.

Нерознімно з'єднані кузовні складники каркаса кузова у разі їх сумісного пошкодження підлягають ремонту з врахуванням такого:

а) з метою забезпечення жорсткості, несівної здатності кузова пріоритетною є заміна (часткова заміна) складників, що конструктивно більш впливають на зазначений параметр. Зокрема, головних несівних складників відносно другорядних (наприклад лонжерон по відношенню до бризковика);

б) у разі прийняття рішення про ремонт складника, що більш впливає на жорсткість кузова, інший (інші) складник (складники), що виконує функції підсилювача, має бути замінений (наприклад, бризковик у разі ремонту лонжерона);

в) з метою забезпечення закладеної виробником просторової конструкції КТЗ у місці з'єднання декількох складників, хоча б один з них повинен мати первісну форму, закладену виробником (підлягає заміні). Визначення складника (складників), що підлягає заміні, відбувається з врахуванням особливості конструкції кузова (складова, що підлягає ремонту повинна бути зорієнтована по своєму периметру відносно складників з встановленим виробником положенні у просторі) та принципу економічної доцільності. Винятком до зазначеної вимоги може бути наявність спеціального контрольного-вимірювального обладнання, що має функції проєкціювання у трьох координатах (3D), або стапелю з шаблонною системою правки, і дозволяє встановлювати штучні контрольні точки у просторі. Відсутність у регіоні або в авторизованого

виконавця, де відновлюється КТЗ зазначеного обладнання, обумовлює необхідність заміни одного із складників.

Більш докладно принципи ремонту, у тому числі й при проведенні фарбувальних робіт, операцій заміни складових та інші, наведено у розділі 4 Методики по визначенню збитку.

Рішення експертного завдання – визначення вартості матеріального збитку й відновлювального ремонту передбачає виконання таких процедур:

1) технічний огляд транспортного засобу з метою визначення й фіксації його технічного стану, у тому числі наявності або відсутності пошкоджень і інших, необхідних для розрахунку даних;

2) дослідження можливості відновлювального ремонту транспортного засобу, виходячи з аналізу встановлених під час огляду транспортного засобу пошкоджень, можливих способів ремонту, аналізу критеріїв, що визначають технічну й економічну доцільність ремонту з урахуванням технічного стану самого транспортного засобу до пошкодження;

3) проведення розрахунків вартості відновлювального ремонту й матеріального збитку, у тому числі, із застосуванням методу калькуляції;

4) оформлення проведеного дослідження з дотриманням вимог, що висуваються до висновку, як доказу в судовому процесі.

4.2.1 Огляд транспортного засобу здійснюється органолептичним і при необхідності вимірювальним (інструментальним) методами. Огляд є початковим етапом дослідження й тому виконується експертом, що буде проводити подальше дослідження й оформлення висновку.

Метою технічного огляду КТЗ, його складників є визначення номенклатури складників, які мали, мають або можуть мати пошкодження, та встановлення обсягу і характеру пошкоджень, ознак, що свідчать чи можуть свідчити про пошкодження складників, ідентифікаційні дані КТЗ, його комплектність, укомплектованість, пробіг за одометром, інші показники, необхідні для вирішення питань, які поставлені експерту.

При огляді обов'язковим є фотографування транспортного засобу та його пошкоджень із дотриманням вимог, викладених у Методиці визначення збитку.

Фіксація технічного стану КТЗ, його пошкоджень, ідентифікаційних даних, технічних характеристик може здійснюватися у зручній для експерта формі (на його розсуд), зокрема у протоколі технічного огляду КТЗ, на схемах, рисунках, розгортках будови КТЗ, фототаблицях, але обов'язково у дослідницькій частині висновку. Складені під час технічного огляду документи (фототаблиці тощо), як і сам висновок, підписує виключно експерт, який проводить дослідження.

Обов'язковому фотографуванню підлягають:

- загальний вигляд усіх сторін КТЗ;
- пошкодження складників КТЗ;
- показники приладів, на які є посилання у висновку;
- інші об'єкти, на які є посилання у висновку, й інформація про які може бути

зафіксована за допомогою фотографування (ідентифікаційний номер, номер двигуна, маркування окремих складників (скла, шин, коліс тощо), додаткове обладнання тощо).

Фотографія може бути також підтвердженням відсутності пошкоджень складників КТЗ.

На підставі даних технічного огляду транспортного засобу та супроводжувальних документів проводиться його ідентифікація відповідно до розділу VI Методики оцінки.

Ідентифікація КТЗ під час визначення вартості відновлювального ремонту має на меті визначення:

- марки, моделі, модифікації КТЗ;
- календарного або модельного року виготовлення КТЗ;
- типу та робочого об'єму двигуна;
- додатково встановленого обладнання, що пошкоджено та підлягає врахуванню;
- типу та кольору ЛФП КТЗ.

4.2.2 Можливість проведення відновлювального ремонту транспортного засобу й розрахунку збитку, заподіяного його власникові, враховує наступні принципи (правила):

- а) відновлення права особи користуватися КТЗ у тому технічному стані та з такими ж споживчими властивостями, які мали місце до пошкодження;
- б) економічної доцільності відновлювального ремонту (ремонтної операції);
- в) технічної можливості відновлювального ремонту.

Якщо відновлювальний ремонт є технічно неможливим чи економічно недоцільним (необґрунтованим), КТЗ вважається фізично знищеним.

Враховуючи принцип відновлення права особи користуватися КТЗ у тому технічному стані та з такими ж споживчими властивостями, які мали місце до пошкодження, у разі проведення відновлювального ремонту попередній технічний стан КТЗ враховують вибором способів та технологічних операцій ремонту, які максимально забезпечують відповідність технічного стану КТЗ після відновлення, тобто такому, що був до пошкодження. Зазначене складає сутність поняття відновлювального ремонту з урахуванням зносу.

Особливості забезпечення ресурсу після відновлювального ремонту та відновлення попереднього технічного стану в окремих випадках, наведено у додатку В до Методики визначення збитку, також, як і критерії заміни несівного кузова легкового транспортного засобу, рами транспортного засобу, кузова автобуса, та різних складових – вузлів, агрегатів, пластмасових складових, складових, що впливають на безпеку руху та інших.

Аналізу з точки зору економічної доцільності підлягають усі прийняті експертом технологічно можливі методи ремонту.

Технічна можливість відновлювального ремонту враховує особливості пошкодження (характер утворення, вигляд, площа, глибина та інше), пов'язані зі способом

його усунення (поєднанням технологічних рішень (методів) та відповідного технічного оснащення), обумовлюють класифікацію ремонту за такими основними видами:

- заміна пошкодженого складника новим, непошкодженим;
- усунення пошкодження (ремонт) відокремленого складника (зі зняттям або без зняття з КТЗ);
- усунення перекосу групи пошкоджених складників (для кузовних складників);
- фарбування та антикорозійне оброблення.

Інші види ремонту є похідними від основних.

З метою забезпечення основних видів ремонту використовують допоміжні та супутні ремонтні операції: розбирання, складання, зняття, встановлення, діагностування, дефектування, регулювання, заправно-мастильні, прибиральні та інші роботи.

Особливості вибору й застосування ремонтних робіт, у тому числі по усуненню перекосу кузова й фарбувальних робіт, наведені у главі 4 Методики по визначенню збитку.

4.2.3 Вартість відновлювального ремонту ($C_{\text{вп}}$) визначають за формулою:

$$C_{\text{вп}} = C_p + C_m + C_c \quad (25)$$

де C_p – вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн;

C_m – вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн;

C_c – вартість нових запасних частин, грн;

Розрахунок матеріального збитку проводиться за формулою:

$$Y = C_p + C_m + C_c * (1 - E_3) + BTV \quad (24)$$

де BTV – величина втрати товарної вартості;

E_3 – коефіцієнт фізичного зносу E_3 ;

Розрахунок вартості ремонтних робіт, як при розрахунку вартості відновлювального ремонту, так і матеріального збитку проводиться з урахуванням вимог до вибору ремонтних дій, зазначених у п. 1.6.4.2 цього розділу. При цьому саму вартість ремонтно-відновлювальних робіт C_p розраховують за формулою:

$$C_p = TP * C_{TP}$$

де TP – трудомісткість ремонту, нормо-години;

C_{TP} – вартість нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт, грн.

Трудомісткість ремонтних робіт визначається виходячи із встановлених пошкоджень і обраних ремонтно-відновлювальних операцій, з урахуванням даних про трудовитрати (нормативи трудомісткості), наданих заводом-виробником транспортного засобу або уповноваженими ним структурами. У разі відсутності даних виробника щодо нормативів трудомісткості певних ремонтних операцій (відновлювального ремонту кузовів, кабін та рам КТЗ тощо) використовують оціночну трудомісткість.

Як правило, виробники транспортних засобів іноземного виробництва або уповноважені ними структури надають дані про трудомісткість тільки операцій заміни складових і фарбувальних робіт. У разі відсутності даних виробника щодо нормативів трудомісткості певних ремонтних операцій (відновлювального ремонту кузовів, кабін та рам КТЗ тощо) використовують оціночну трудомісткість. Дані про нормативи оціночної трудомісткості ремонту приводяться в таблицях додатка Г до Методики визначення збитків.

Вартість нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт (C_{ep}) дорівнює вартості однієї нормо-години ремонтних робіт на підприємстві авторизованого або неавторизованого виконавця ремонту певної моделі КТЗ, у разі документального підтвердження відновлення КТЗ чи його складової частини на цьому підприємстві.

Якщо документального підтвердження відновлення КТЗ у авторизованого або неавторизованого виконавця ремонту певної моделі КТЗ немає або якщо таке підтвердження є, але на такому підприємстві не застосовують норми праці у нормо-годинах ремонтно-відновлювальних робіт, використовують регіональну вартість однієї нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт за даними довідкової літератури, зокрема періодичного довідника «Бюллетень автотовароведа».

Прийнята до розрахунку вартість однієї нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт не повинна бути більша ніж відповідна вартість в авторизованого виконавця ремонту певної моделі КТЗ в регіоні.

До необхідних для ремонту матеріалів включають:

- деталі кріплення (болти, мутри, хомути, гвинти, шайби, пістони, шпильки та інше), що використовуються для закріплення складників;
- деталі, що входять до ремонтного комплекту та заміна яких є частиною технологічного процесу технічного обслуговування чи ремонтування (прокладки, фільтри, ущільнювачі тощо);
- матеріали для фарбування: емаль та лак, очищувальні засоби, матеріали захисту поверхні, що не фарбується, шліфувальні шкурки, шпаклівки, ґрунтовки, каменезахисне покриття, розчинники, затверджувачі, пластифікатори, інші добавки, респіратори, обтиральний матеріал, тара, герметики чи інші матеріали для герметизації зварних та інших швів тощо;
- експлуатаційні рідини, зокрема: моторні й трансмісійні оливи, оливи гідравлічних урухомників і систем, охолоджувальна рідина, холодоагенти, рідини

гальмових та кліматизаційних систем тощо.

Кількість та вартість необхідних для ремонту лакофарбових матеріалів (ЛФМ) визначають на підставі даних виробника КТЗ або виробника лакофарбових (основних) і допоміжних матеріалів.

Вартість ЛФМ визначають одним із методів в порядку пріоритетності:

- виходячи з норм витрат матеріалів для фарбування окремої складової КТЗ у натуральних одиницях з урахуванням вартості одиниці кожного матеріалу;
- виходячи з норми витрати матеріалів на одиницю площі поверхні у вартісному виразі з урахуванням площі складника, що підлягає фарбуванню, та типу поверхні, яка фарбується (зовнішня, внутрішня поверхня, поверхня нового та відремонтованого складника, поверхня пластмасового або металевого складника тощо);
- у відсотковому співвідношенні вартості матеріалів для фарбування до вартості відповідних робіт з фарбування;
- у грошовому значенні на кожен складову та КТЗ в цілому;

Вартість матеріалу, який використовують для виготовлення ремонтної вставки ($C_{вст}$) під час часткової заміни кузовного складника, для підсилення рами розраховують за формулами, наведеними у Методиці визначення збитків.

Вартість деталей кріплення складників приймається в обсязі до 2 % від загальної вартості замінюваних складників, які закріплюють такими деталями.

Вартість інших матеріалів приймається за даними виробника транспортного засобу або виробника цих матеріалів.

Визначення номенклатури запасних частин, що застосовуються під час відновлювального ремонту, здійснюють з урахуванням такого:

- а) використовують лише оригінальні запасні частини. Якщо заміні підлягають неоригінальні складники, слід використовувати запасні частини відповідної якості;
- б) не застосовують як запасні частини уживані складники, крім вузлів та агрегатів передбаченого виробником обмінного фонду. Зазначені складники мають бути відновлені на спеціалізованих підприємствах на відповідних засадах (наприклад, за умови обміну пошкодженого складника на відновлений) і постачатися до мережі авторизованих виконавців (як правило, такі складники мають у каталожному номері літеру «Х»).

До оригінальних запасних частин належать:

- а) запасні частини, які постачає виробник КТЗ до своєї сервісної мережі пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту або уповноважених ним суб'єктів підприємницької діяльності. Джерелом цінової інформації таких запасних частин є дані авторизованого виконавця ремонту КТЗ;
- б) запасні частини, які постачає виробник складників виробнику КТЗ або продає, зокрема, своїм дистриб'юторам;
- в) запасні частини, які не постачають відповідному виробнику КТЗ, проте виготовляють згідно з технічними умовами і виробничими стандартами виробника КТЗ.

Оригінальні запасні частини мають позначення типу виробу, яке визначив виробник (номер за конструкторською документацією, каталожний номер тощо).

Для визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ та розміру матеріального збитку застосовують цінові дані на оригінальні запасні частини, що постачаються виробником КТЗ до авторизованих виконавців у регіоні, а за їх відсутності у регіоні – в Україні. За наявності в регіоні декількох авторизованих виконавців ремонту певної марки КТЗ застосовують найменше цінове значення оригінальної запасної частини.

У разі документального підтвердження відновлення КТЗ чи його складової частини у авторизованого виконавця ремонту певної моделі КТЗ застосовують ціни на оригінальні запасні частини на цьому підприємстві.

Розрахунок вартості матеріального збитку має свої особливості відносно розрахунку вартості відновлювального ремонту в частині врахування технічного стану КТЗ (складника) до пошкодження:

а) застосовують коефіцієнт фізичного зносу для складників КТЗ згідно з вимогами розділу 5 Методики визначення збитків¹⁴;

б) вираховують від вартості роботи з пофарбування складника ту її частину, що відповідає обсягу пошкодження до події що досліджується;

в) вираховують від вартості матеріалів з пофарбування складника ту її частину, що відповідає обсягу пошкодження до події, що досліджується;

г) вартість складників, що повинні бути замінені до отримання пошкоджень за досліджуваними обставинами, приймається такою, що дорівнює нулю;

г) не враховують в номенклатурі ремонтних робіт ті, які необхідно було здійснити до отримання пошкоджень за досліджуваними обставинами (наприклад, якщо бампер підлягав заміні до події, то незалежно від ступеня його пошкодження внаслідок події, врахуванню підлягають лише розбирально-складальні роботи з демонтажу і монтажу бампера, якщо це необхідно для проведення відновлення);

д) застосуванням коефіцієнта фізичного зносу для матеріалів пофарбування згідно з вимогами розділу 5 Методики з визначення збитків.

Особливістю розрахунку вартості матеріального збитку також є врахування величини втрати товарної вартості (далі – ВТВ) – умовної величини зниження ринкової вартості КТЗ, відновленого за нормативними вимогами після пошкодження, порівняно з ринковою вартістю подібного непошкодженого КТЗ.

Величину ВТВ нараховують у разі потреби проведення ремонтних робіт з відновлення пошкоджених складових частин усіх типів КТЗ.

Величину ВТВ КТЗ не нараховують:

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

б) якщо легкові автомобілі експлуатуються в інтенсивному режимі, а строк експлуатації перевищує:

2,5 року – для КТЗ виробництва країн СНД;

3,5 року – для інших КТЗ;

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

¹⁴ Методика визначення обсягу ремонтних дій при встановленні розміру матеріального збитку, заподіяного власнику колісного транспортного засобу, реєстраційний код у Реєстрі методик проведення судових експертиз - 12.2.03, дата прийняття рішення про державну реєстрацію - 12.09.2014 (далі Методика визначення збитку)

г) якщо строк експлуатації мототехніки перевищує 5 років;

г) у разі заміни кузова до оцінюваних пошкоджень (за виключенням кузова вантажного КТЗ, встановленого на рамі за кабіною);

д) якщо КТЗ раніше піддавався відновлювальному ремонту, або був аварійно пошкоджений (крім пошкодження складників, які не потребують пофарбування та не погіршують зовнішній вигляд КТЗ), або має корозійні пошкодження;

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

є) якщо КТЗ або його кузовні складники раніше піддавалися пофарбуванню (повному, зовнішньому, частковому, «плямою з переходом»).

Не обумовлює необхідність розрахунку ВТВ наявність нижченаведених пошкоджень, отриманих внаслідок досліджуваної події, та не обумовлює відмову від розрахунку ВТВ наявність таких пошкоджень до досліджуваної події:

а) експлуатаційних пошкоджень ЛФП, визначених в частині другий п. 3.12 Методики визначення збитків, та (або) поодинокого експлуатаційного пошкодження ЛФП на складових оперення кузова (кабіни) у вигляді сколювання чи ризок;

б) поодинокого експлуатаційного пошкодження оперення кузова (кабіни) у вигляді простої деформації без порушення ЛФП площею не більше 0,25 дм²;

в) пошкоджень, що призводять до заміни окремих складників, які не потребують пофарбування та не погіршують зовнішній вигляд КТЗ (скло, фари, бампери непофарбовані, декоративні накладки, пневматичні шини, зовнішня і внутрішня фурнітура тощо). Якщо, крім зазначених складників, пошкоджені складові частини кузова, рами, кабіни або деталі оперення – крила на болтах, капот, двері, кришка багажника, то розрахунок величини ВТВ повинен враховувати усі пошкодження складників у комплексі.

Розрахунок величини ВТВ здійснюють за формулою:

$$ВТВ = \frac{X}{100} * (C + C_{ep}) \quad (26)$$

де X – коефіцієнт втрати товарної вартості, який визначається згідно з таблицею Ж.2 додатка Ж до Методики визначення збитку за співвідношенням А і В. При визначенні коефіцієнта X за таблицею Ж.2 додатка Ж строк експлуатації КТЗ враховується на дату його пошкодження.

Відношення вартості відновлювального ремонту до ринкової вартості КТЗ (А) визначають за формулою:

$$A = \frac{C_{ep}}{C} \quad (27)$$

Якщо величина відношення A має значення до 0.03, ВТВ прирівнюється до вартості відновлювального ремонту.

Відношення вартості ремонтних робіт до сумарної вартості складників, що підлягають заміні, і матеріалів (B) визначають за формулою

$$B = \frac{C_p}{C_c + C_m} \quad (28)$$

4.2.4 Особливості оформлення експертного висновку, у тому числі й вимоги до виконання фотографій наведені в Методиці визначення збитку.

Вимоги до організації, проведення експертизи (експертного дослідження) і викладення її результатів наведені в Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень¹⁵, з урахуванням особливостей щодо оформлення висновку за результатами дослідження, проведеного поза межами судочинства (у відповідному випадку).

Особливістю викладення результатів експертизи (експертного дослідження) з визначення вартості відновлювального ремонту або матеріального збитку, завданого власнику КТЗ, є така інформація, що зазначається у дослідницькій частині:

- а) дані про час та місце проведення огляду КТЗ експертом;
- б) відомості про осіб, які брали участь в огляді КТЗ (складової), якщо їх участь обумовлена документом про призначення експертизи (залучення експерта);
- в) ідентифікаційні дані КТЗ відповідно до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта) або з копій цих документів;
- г) показання одометра (тахографа) КТЗ або лічильника мотогодин (за наявності);
- г) результати візуального огляду щодо відповідності (невідповідності) номерів кузова, шасі, інших складових частин записам у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу (технічному паспорті), документах із затвердження конструкції або в інших документах;
- д) відомості про комплектність та укомплектованість КТЗ;
- е) відомості про склад оновлених складників КТЗ, інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту, інші обставини, які мають значення для вирішення поставлених питань;
- є) відомості про виявлені під час огляду дефекти, пошкодження із зазначенням їх характеру, місця розташування та розміру (у випадках, коли розмір пошкодження впливає на вибір ремонтної операції);
- ж) обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт з усунення пошкоджень;
- з) перелік обмежень щодо застосування результатів дослідження та припущення, у межах яких проводилася експертиза (експертне дослідження).

¹⁵ Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень. Затверджено наказом Міністерства юстиції України від 8 жовтня 1998 р. №53/5 (із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства юстиції № 144/5 від 30.12.2004, №59/5 від 10.06.2005, № 126/5 від 29.12.2006, № 1198/5 від 15.07.2008, № 965/5 від 01.06.2009, № 965/5 від 01.06.2009, № 1950/5 від 26.12.2012). Зареєстровано в Міністерстві юстиції 19 січня 2005 р. за № 61/10341.// Офіційний вісник України. – 2005. – № 5, с.276-284

Найменування складових частин КТЗ, що наводяться у висновку експерта (експертному дослідженні), повинні відповідати термінології, яка застосовується в нормативно-технічній документації.

Формули у розрахунках наводять у загальному вигляді, а також з числовим значенням параметрів, розкривають зміст кожного символу та вказують його числове значення, одиницю виміру.

Усі дані, наведені у висновку експерта, зазначають з посиланням на джерело їх отримання.

Джерела інформації повинні бути актуальними, тобто відповідати даті проведення дослідження.

4.3 Алгоритм вирішення завдань по класифікації, ідентифікації КТЗ базується на даних виробника транспортного засобу. Зазначену інформацію виробник кодує в ідентифікаційному номері транспортного засобу VIN (Vehicle Identification Number) – структурованому поєднанні літерно-цифрових позначень, що надаються виробником КТЗ з метою його ідентифікації.

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

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

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

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

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

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

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

При визначенні року виготовлення КТЗ необхідно враховувати те, що за міжнародним стандартом ISO 3779-2009 «Транспорт дорожній. Ідентифікаційний номер автомобілів (VIN). Зміст та структура» виробники КТЗ зазначають у VIN-кодi календарний або модельний рік виготовлення КТЗ, тобто наступний модельний рік починається після 1 липня поточного календарного року.

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

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

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

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

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

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

4.3.3 Робочий об'єм двигунів КТЗ визначається такими способами:

а) робочий об'єм двигунів КТЗ визначається за даними про моделі двигунів, які містяться в їхніх кодах;

б) робочий об'єм двигунів автомобілів американського виробництва, деяких моделей КТЗ європейського й азіатського виробництва може бути визначений з VIN-коду КТЗ;

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

$$V = \frac{\pi * d^2 * S}{4 * 1000} * i \quad (1)$$

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

d – діаметр циліндра, мм;

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

$4; 1000$ - постійні коефіцієнти;

i - кількість циліндрів.

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

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

Джерелом інформації про базову комплектність КТЗ є дані його виробника.

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