**Наука и практика**

**Бюллетень автотовароведа №85 (октябрь 2015.г.Киев)**

**Загальні положення судової автотоварознавчої експертизи**

**Частина перша.**

*I.M. Новоселецький – Голова секції автотоварознавчої експертизи науково-методичної ради Міністерства юстиції України (1997-2013рр), почесний Президент Союзу експертiв України*

Автотоварознавство – наукова дисципліна, що системно вивчає транспортні засоби (їхні складові частини), як товар, методи пізнання їх споживної вартості (цінності), вартісні значення технологічних аспектів їхнього відновлювального ремонту, вимоги до якості ремонту. У цьому аспекті автотоварознавча експертиза знаходиться на стику товарознавчої та інженерно-технічної експертиз. Об'єкти автотоварознавчого дослідження розглядаються одночасно з технічної точки зору і як об'єкти оцінки. В результаті проведення судової автотоварознавчої експертизи складається висновок експерта, що є джерелом доказів у судочинстві.

Ознаками судової експертизи є:

- процесуальна регламентація щодо процедур призначення і проведення судової експертизи: процесуальний порядок призначення судової експертизи, процесуальна самостійність та індивідуальна відповідальність судового експерта, процесуальна форма використання експертом спеціальних знань, процесуальне оформлення результатів експертизи;

- проведення дослідження на підставі застосування спеціальних знань - використання спеціальних знань при проведенні дослідження з метою встановлення обставин, що мають значення для справи;

- надання висновку, що має статус джерела доказів - оформлення результатів у спеціальному процесуальному документі — висновку експерта[[1]](#footnote-1).

**1. Предмет та завдання судової автотоварознавчої експертизи**

1.1 Предмет експертизи — її істотна ознака, якою визначаються природа і джерела пізнання експерта будь-якої спеціальності. Спеціальні знання експерта необхідні для всебічного вивчення обставин справи. Такі обставини (факти) експерт встановлює відповідно до завдання слідчого, суду. Саме тому, говорячи про предмет експертизи, часто вказують на питання, що вирішуються експертом певної спеціальності. Однак подібний підхід є умовним та не зовсім точним, оскільки предмет експертизи складають фактичні дані, які можливо одержати за допомогою досліджень експертів - представників різних галузей науки і техніки.

Зміст предмета судової експертизи необхідно розглядати з двох позицій — наукової і практичної. З одного боку, предметом судової експертизи є закономірності формування властивостей об'єктів і їхньої зміни у зв'язку зі здійсненням злочину. З іншого боку, предметом судової експертизи є фактичні дані (обставини справи), встановлювані на основі спеціальних знань в області науки, техніки, мистецтва чи ремесла і дослідження матеріалів кримінальної, цивільної або господарської справи[[2]](#footnote-2).

Предметом автотоварознавчої експертизи є:

- ринкова вартість КТЗ, їх складників;

- оціночна вартість КТЗ для цілей оподаткування;

- вартість арештованих, конфіскованих або визнаних безхазяйними КТЗ, їх складників у разі вимушеного їх продажу;

- вартість КТЗ, його складників, що ввозяться на митну територію України;

- вартість пошкодженого КТЗ;

- номенклатура, характер та обсяг пошкоджень КТЗ, їхніх складових (без встановлення причин виникнення пошкоджень);

- операції технологічних процесів відновлювального ремонту КТЗ;

- вартість відновлювального ремонту КТЗ та його складників;

- матеріальний збиток, заподіяний власнику КТЗ внаслідок пошкодження КТЗ.

- рік виготовлення КТЗ і його складників;

- комплектність та укомплектованість КТЗ відповідно до нормативно-технічної документації його виробника;

- тип, модель, версія КТЗ;

- тип, потужність та робочий об'єм двигуна, тип кузова, інші технічні показники КТЗ;

- відповідність характеристик (у тому числі типу) КТЗ коду товару за Українським класифікатором товарів зовнішньоекономічної діяльності.

1.2 Основне завдання судово-експертної діяльності – встановлення обставин, що підлягають доказуванню за дорученням судів, органів досудового розслідування за допомогою судової експертизи.

До завдань судової автотоварознавчої експертизи відноситься встановлення відповідності характеристик, ознак певного КТЗ (тип, модель, версія, рік виготовлення, робочий об'єм двигуна, комплектність, повна маса тощо) даним виробника. Крім того даною експертизою вирішуються завдання із встановлення природи об'єкта, його цільового призначення, області застосування; властивостей і стану об'єкта, умов його виникнення, функціонування, зміни; механізму взаємодії об'єктів, причин появи наслідків, результатів та ін. Як приклад таких завдань можна навести встановлення наявності та механізму утворення пошкоджень КТЗ тощо.

Поряд із вказаними, у разі проведення комплексних досліджень вирішуються й інтеграційні завдання. Їхнє вирішення пов'язане з використанням у ході проведення судової експертизи знань і методів різних наук при дослідженні об'єктів, що мають комплексну природу[[3]](#footnote-3).

Завдання, які вирішує судова автотоварознавча експертиза можуть бути поділені на три напрямки:

1) визначення вартості КТЗ;

2) визначення вартості відновлювального ремонту або матеріального збитку, заподіяного власнику пошкодженого КТЗ;

3) інші завдання.

**2. Об’єкти та суб’єкти судової автотоварознавчої експертизи**

2.1.Об’єкти експертизи – це закріплені в матеріалах справи та передбачені кримінально-процесуальним та цивільно-процесуальним законодавством *джерела інформації* [[4]](#footnote-4).

Об'єктом судової експертизи в процесуальному розумінні можна вважати матеріали справи, за допомогою вивчення яких пізнається предмет експертизи. В інформаційному розумінні об'єкти експертизи – це матеріальні носії обставин справи, що вимагають експертного встановлення, чи носії інформації про факти і події, джерела фактичних даних, які отримують шляхом застосування спеціальних знань[[5]](#footnote-5).

Звідси суттєвими ознаками поняття об’єкта судової експертизи є:

- матеріальна природа об’єкта судово-експертного дослідження;

- інформаційна роль об’єкта судової експертизи у встановленні відповідних фактичних даних;

- зв’язок фактів, що встановлюються, з подією, яка розслідується слідством або розглядається судом.

Таким чином, об’єкт судової експертизи розглядається в якості складної системи, елементами якої є:

- матеріальний носій інформації про факт;

- джерело інформації про факт;

- механізм передавання інформації від джерела до носія, а саме відображуючий та відображуваний компоненти, а також механізм їх взаємодії[[6]](#footnote-6).

Об’єктом автотоварознавчої експертизи є КТЗ та його складники, а в окремих випадках – документи, що свідчать про пошкодження КТЗ, виконаний ремонт, інші матеріали, за якими можливо встановити зв’язок фактів, що розглядаються, з подією, наприклад: свідоцтво про реєстрацію КТЗ (технічний паспорт) або відомості з облікової бази даних органів Державтоінспекції МВС; комплект супровідних документів (митна декларація, інвойс, купча, довідка-рахунок тощо); документ про оцінку КТЗ (якщо проводилось попереднє дослідження) або його копія; довідка про сплату обов'язкових зборів, інших обов'язкових платежів; замовлення-наряд на виконання ремонтно-відновлювальних робіт на спеціалізованій станції технічного обслуговування; чек на придбання складників КТЗ; сервісна книжка; талони гарантійного обслуговування; страховий поліс; чек на повернення податків відповідно до системи EuropeTax – Free Shoping Checkes та інше.

Говорячи про об’єкт судової експертизи, підкреслюють, що для його дослідження необхідні спеціальні знання як засіб одержання інформації про факти, а реалізація спеціальних знань в процесі дослідження складає зміст судової експертизи як процесуальної дії, направленої на доказування обставин у кримінальній, цивільній чи господарській справі.

2.2 Вирішення завдань автотоварознавчої експертизи належить до компетенції професіоналів, фахівців які мають вищу технічну освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень не нижче спеціаліста у галузях знань[[7]](#footnote-7) «Транспорт і транспортна інфраструктура» (за автомобільним видом транспорту); «Машинобудування та матеріалообробка» (спеціальності «Колісні та гусеничні транспортні засоби»; «Підйомно-транспортні, дорожні, будівельні, меліоративні машини і обладнання»; «Двигуни внутрішнього згорання»); «Військові науки, національна безпека, безпека державного кордону» (за автомобільним видом транспорту) або пройшли у вищому навчальному закладі курс наступних дисциплін: теоретична механіка, прикладна механіка (опір матеріалів, деталі машин, теорія машин і механізмів), автомобілі, автомобільні двигуни, креслення, матеріалознавство, технологія автомобілебудування, технічне обслуговування і ремонт транспортних засобів.

Крім того, зазначені фахівці повинні володіти обсягом правових знань з питань проведення судової експертизи.

Зазначеним освітньо-кваліфікаційним вимогам відповідають судові експерти, які мають спеціальність судового експерта в межах експертної спеціальності 12.2 «Визначення вартості колісних транспортних засобів та розміру збитку, завданого власнику транспортного засобу».

Під час вирішення завдань інтеграційного характеру, що потребують застосування знань різних галузей судової експертизи окрім експертів-автотоварознавців можуть залучатися також інші фахівці:

1) судові експерти-криміналісти (зі спеціальності 4.3 «Криміналістичне дослідження транспортних засобів» та 4.4 «Дослідження ідентифікаційних номерів та рельєфних знаків») - для визначення автентичності ідентифікаційних номерів КТЗ;

2) судові інженерно-технічні експерти (експертна спеціальність 10.4 «Транспортно-трасологічні дослідження») – для визначення кута, механізму зіткнення КТЗ; визначення можливості пошкодження окремих складників внаслідок конкретної події та причино-наслідкового зв'язку даної дорожньо-транспортної події (далі – ДТП) з пошкодженнями КТЗ (складників);

3) судові інженерно-технічні експерти (експертні спеціальності 10.1 «Дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод», 10.2 «Дослідження технічного стану транспортних засобів», 10.3 «Дослідження деталей транспортних засобів») - для визначення технічного стану КТЗ та його складників; для з’ясування причино-наслідкового зв'язку даної події з пошкодженнями КТЗ; причин настання ДТП або іншої події, що спричинила пошкодження КТЗ;

4) судові експерти з криміналістичного дослідження матеріалів, речовин та виробів (експертні спеціальності 8.1 «Дослідження лакофарбових матеріалів і покрить», 8.2 «Дослідження полімерних матеріалів і виробів з них») – для з’ясування характеру та причин пошкодження лакофарбового покриття, структури та властивостей лакофарбових матеріалів, що застосовують під час виготовлення та ремонту КТЗ;

5) судові експерти-криміналісти (експертні спеціальності 8.9 «Дослідження металів і сплавів», 8.5 «Дослідження скла, кераміки та виробів з них») – для аналізу технічного стану окремих складників, властивостей матеріалів їх виготовлення та встановлення причини пошкодження окремих складників;

6) судові інженерно-пожежнотехнічні експерти (експертна спеціальність 10.8 «Дослідження обставин виникнення і поширення пожеж та дотримання вимог пожежної безпеки») – для встановлення осередку та причин пожежі;

7) судові експерти-криміналісти (експертна спеціальність 5.2 «Дослідження вибухових пристроїв, слідів та обставин вибуху») – для встановлення причин вибуху в КТЗ;

8) судові експерти товарознавці (експертна спеціальність 12.1 «Визначення вартості машин, обладнання, сировини та товарів народного споживання») - для можливого визначення ціни нових складників КТЗ, ринкової вартості, коефіцієнту фізичного зносу окремих складників додаткового обладнання КТЗ, яке не передбачено виробником або має спеціальне призначення.

У той же час, аналіз пошкоджень, прийняття рішення щодо необхідності заміни чи ремонту складників КТЗ, встановлення обсягу необхідних ремонтних робіт (операцій), інші завдання, що передбачають наявність спеціальних технічних знань, та є складовою частиною встановлення розміру матеріального збитку або вартості відновлювального ремонту - є виключно компетенцією судових експертів, які мають експертну спеціальність 12.2 «Визначення вартості колісних транспортних засобів та розміру збитку, завданого власнику транспортного засобу».

**3. Методи, що застосовуються при вирішенні завдань судової автотоварознавчої експертизи**.

Методи судової автотоварознавчої експертизи **–** способи пізнання предмета автотоварознавчої експертизи. Іншими словами, за допомогою методів судової автотоварознавчої експертизи ми визначаємо ***яким*** чином слід вирішувати те чи інше автотоварознавче завдання, наприклад, визначення ринкової вартості транспортного засобу.

До методів судової автотоварознавчої експертизи належать загальнонаукові, окремі та спеціальні методи. Під час експертного дослідження в рамках поставленого експертного завдання й конкретного предмета автотоварознавчого дослідження, можуть застосовуватися одночасно або послідовно декілька експертних методів.

Загальнонаукові методи – методи, що застосовуються у всіх процесах пізнання, у всіх сферах людської і практичної діяльності[[8]](#footnote-8).

До загальних методів, які застосовують при виконанні судових автотоварознавчих експертиз, належать ***спостереження, порівняння, опис, вимір (інструментальний метод), моделювання, аналіз і синтез, дедукція та індукція, абстрагування і конкретизація, аналогія, аксіоматичний, органолептичний методи*** тощо.

**Окремі** методи, сфера застосування яких обмежена однією чи декількома науками. До окремих методів автотоварознавчої експертизи можна віднести методи визначення вартості КТЗ: ***статистичного аналізу вартості транспортних засобів, підсумовування, мультиплікаторів, графоаналітичний, процентного показника ринкової вартості аналогічного КТЗ, пропорцій,*** методи визначення вартості відновлювального ремонту або матеріального збитку, заподіяного власнику пошкодженого КТЗ: ***калькуляції, аналітичний метод визначення норм трудомісткості кузовного ремонту транспортних засобів.***

***Функції спеціальних методів судової автотоварознавчої експертизи виконують методики експертного дослідження.***

Зупинимося на сутності методів дослідження.

3.1 Загальнонаукові методи.

*Спостереження* **–** це метод цілеспрямованого, такого, що певним чином фіксується сприйняття досліджуваного об'єкта. Даний метод знаходить своє практичне втілення в огляді транспортного засобу.

*Порівняння* - це науковий метод пізнання, у його процесі невідоме (досліджуване) явище, предмети зіставляються із уже відомими, досліджуваними раніше, з метою визначення загальних рис або розходжень між ними. В автотоварознавстві використовується метод порівняння продажів, заснований на зіставленні й аналізі інформації про продаж ідентичних (у деяких випадках – аналогічних) транспортних засобів на дату оцінки або як виключення – за період, за який не відбулося змін у вартості об'єкта оцінки (як правило - не більше 3 місяців, але в тому ж році, що й дата оцінки). Прикладом втілення даного методу є використання даних обмеженого ринку колісних транспортних засобів, коли відсутня можливість використання довідкових цінових даних.

*Описовий* метод — вид наукового методу, що уявляє собою систему процедур збору, первинного аналізу й викладу даних і їхніх характеристик. Описовий метод лежить в основі початкового етапу дослідження розміру вартості відновлювального ремонту. Рішення про заміну або ремонт складової транспортного засобу, інші нюанси технологічного ремонту приймаються на підставі аналізу пошкоджень, проведеного із застосуванням описового методу дослідження.

Метод *вимірів* — прийом або сукупність прийомів порівняння вимірюваної величини з її одиницею або шкалою відповідно до реалізованого принципу вимірів. В автотоварознавстві застосовується в основному один з різновидів цього методу – *інструментальний* метод дослідження[[9]](#footnote-9), що ґрунтується на використанні технічних засобів для вимірів. Наприклад, використання принципу виміру, заснованого на магнітних властивостях матеріалів, лежить в основі багатьох приладів, індикаторів, що дозволяють установити факт ремонтного впливу, застосованого до кузовної складової, яка надана на дослідження у вже відновленому стані.

Метод *моделювання* — метод дослідження об'єктів пізнання на їхніх моделях. Модель — це такий матеріальний об'єкт або об'єкт, що представляється подумки, який у процесі дослідження заміщає об'єкт-оригінал так, що його безпосереднє вивчення дає необхідні знання про об'єкт-оригінал. Під моделюванням розуміється процес побудови, вивчення й застосування моделей. Моделювання тісно пов'язане з такими категоріями, як абстракція, аналогія, гіпотеза й ін. Процес моделювання обов'язково включає й побудову абстракцій, і умовивід за аналогією, і конструювання наукових гіпотез. Наприклад, абстрактно представляючи конструкцію транспортного засобу (без огляду на несуттєві сторони її конструкції) і з огляду на результати трасологічного дослідження про кут зіткнення транспортних засобів, напрямок й передбачувану силу контактної взаємодії, експерт гіпотетично представляє розподіл деформуючої сили по кузовним складовим. Це дозволяє задати напрямок огляду транспортного засобу, прийти до певних висновків про причинно-наслідковий зв'язок наявних пошкоджень із подією пригоди.

*Аксіоматичний метод* — спосіб побудови наукової теорії, при якому в основу теорії кладуться деякі вихідні положення, що їх називають аксіомами теорії, а всі інші положення теорії випливають як логічні наслідки аксіом.

Прикладом застосування аксіоматичного методу може бути твердження про те, що зі збільшенням строку експлуатації транспортного засобу його вартість зменшується (при відсутності факторів, пов'язаних з інвестуванням у його технічний стан у розмірах, що перевищує витрати на технічне обслуговування або переходом транспортного засобу в розряд тих, які являють собою історичну або культурну спадщину).

Методи *аналізу* (від грецького – розклад, розчленування) *і синтезу* (від грецького – з’єднання, складання). *Аналіз* – це процес мисленого або практичного розчленування цілого на складові елементи і розгляд кожного з них. Знання предмета як єдності різноманітного, возз’єднання цілого з частин, сукупності численних визначень досягається завдяки *синтезу*. За способом підходу до предметів і явищ дійсності аналіз та синтез – взаємопов’язані протилежності. Прикладом застосування експертом-автотоварознавцем методу аналізу і синтезу є дослідження щодо необхідності заміни кузова транспортного засобу. При прийнятті рішення про заміну кузова, з технічної точки зору, визначаючим є аналіз обсягу й характеру пошкоджень окремих складових кузову, які є критичними для прийняття такого рішення. У свою чергу, підсумкове рішення про заміну кузова приймається на підставі синтезу всіх ушкоджень транспортного засобу. Прийняття рішення про економічну доцільність ремонту також є синтезуючим у результаті аналізу таких показників, як вартість відновлювального ремонту й ринкової вартості транспортного засобу на дату оцінки.

*Дедукція* (від латинського *deductio* – виведення) – перехід від загального до окремого; одна з форм умовиводу, при якій на основі загального правила логічним шляхом з одних положень як істинних з необхідністю виводиться нове істинне положення. Наприклад, падіння вартості транспортного засобу у зв'язку зі зміною (погіршенням) його технічного стану (обумовлене строком, умовами експлуатації, зберігання та інше) виражається у коефіцієнті фізичного зносу. Зазначений взаємозв'язок зміни технічного стану всього транспортного засобу і його вартості лежить в основі умовиводу про можливість застосування такого підходу до всіх складових транспортного засобу (за винятком тих, строк запланованої експлуатації яких значно менше строку «життя» самого транспортного засобу).

Метод індукції має протилежний характер. *Індукція* (від латинського *induction* – наведення) – форма умовиводу, де на підставі знання про окреме робиться висновок про загальне; спосіб міркування, за допомогою якого встановлюється обґрунтованість висунутого припущення чи *гіпотези.* Наприклад, на підставі дослідження, яке визначило, що на транспортному засобі встановлено скло з маркувальним позначенням року його випуску, що перевищує рік випуску транспортного засобу, зроблено висновок про відновлювальний ремонт цього автомобіля із заміною як мінімум скла.

*Абстрагування* (абстрактне від латинського *abstractio* – відтягнення, відвернення) *–* прийом дослідження*,* який полягає у відокремлені найбільш суттєвих сторін процесу, що вивчається, при абстрагуванні від усього другорядного, випадкового. Наприклад, досліджуючи взаємозв'язок технічного стану транспортного засобу з його вартістю ми абстрагуємося від факторів, вплив яких на вартість є незначним – наявності або відсутності складових його комплектності з незначною ціною, незначною або сумнівною споживчою цінністю. Аналогічно, експерт при визначенні вартості старого транспортного засобу абстрагується від наявності пошкоджень, що відповідають строку його експлуатації. Наприклад, експлуатаційні пошкодження лакофарбового покриття (далі - ЛФП) у вигляді потьмяніння, рисок, дрібних тріщин на поверхні кузова автомобіля зі строком експлуатації 20 років не є чинником зниження його вартості.

*Конкретизація (*конкретне від латинського *concretio* – зростання) *–* є відтворення об’єктивної конкретності досліджуваного об’єкта в цілісній системі теоретичного знання, на відміну від абстрактного - це всебічне дослідження об’єктів. Наприклад, обґрунтування рішення про вибір необхідної ремонтної дії по відновленню пошкодженої кузовної складової ґрунтується на аналізі конкретних пошкоджень (їхньому обсязі, характері, розташуванні) складової, особливостях конструкції й призначення цієї складової, умовах експлуатації складової і самого транспортного засобу до досліджуваного пошкодження (строку експлуатації транспортного засобу, наявності попередніх пошкоджень складової або факту її відновлення), зіставленні вартості нової оригінальної складової у сукупності з вартістю робіт з її заміни з вартістю робіт по ремонтному відновленню цієї складової.

*Аналогія* (від грецького ναλογία – пропорція, відповідність, співрозмірність) – умовивід, в якому від схожості предметів за одними ознаками робиться висновок про можливу схожість цих предметів за іншими ознаками. При умовиводах за аналогією знання, набуте при розгляді якогось об’єкта, переноситься на інший, менш доступний для дослідження. Аналогія широко використовується в автотоварознавстві при визначенні вартості транспортних засобів, коли відсутня можливість їхньої оцінки порівняльним підходом. Метод аналогії також застосовується при визначенні вартості запасних частин, норм часу на виконання ремонтних операцій транспортних засобів, при об'єктивній відсутності цих даних по транспортним засобам, що досліджуються. У цьому випадку застосовуються цінові дані запасних частин і норм часу на їхній ремонт по аналогічних транспортних засобах, дані по яких є.

*Органолептичний* метод (органолептика) — метод дослідження на основі аналізу сприйняття органів почуттів — зору, нюху, слуху, дотику, смаку. Як правило, цей метод використовується на початковому етапі автотоварознавчого дослідження – при огляді транспортного засобу. За допомогою цього методу, візуальним оглядом визначається наявність або відсутність на транспортному засобі пошкоджень, при їхній наявності – характер, форма; стан лакофарбового покриття, зовнішній вигляд, колір, блиск; наявність сторонніх шумів при роботі вузлів і агрегатів КТЗ; наявність специфічного запаху у салоні або від працюючих у позаштатному режимі складових та інше.

3.2 Окремі методи.

Метод *статистичного аналізу вартості транспортних засобів –* це спеціальний метод, який базується на аналізі цін пропозицій до продажу транспортних засобів за допомогою методів математичної статистики – науки, що вивчає випадкові явища за допомогою обробки й аналізу результатів спостережень і вимірів. У багатьох своїх розділах математична статистика опирається на теорію імовірності. Результати застосування даного методу в частині дослідження ринкової вартості транспортних засобів, зведені в періодичному довіднику «Бюллетень автотовароведа».

Ураховуючи те, що такі показники як величина фактичного пробігу транспортного засобу в порівнянні з нормативним пробігом та його технічний стан в залежності від умов догляду, зберігання, використання КТЗ суттєво впливають на його ринкову вартість і при цьому вплив кожного з них має автономний незалежний характер, для визначення їх сукупного впливу на вартість застосовується метод *підсумовуванн*я, що ґрунтується на теорії математичної статистики і відповідає оціночній процедурі врахування сукупної дії незалежних факторів. Метод підсумовування знайшов своє втілення в значеннях коригувальних коефіцієнтів (залежно від пробігу, рівня комплектності транспортного засобу тощо), що вказуються в довідковій літературі, зокрема в довіднику «Бюллетень автотовароведа».

Метод *мультиплікаторів*. Ціновий мультиплікатор відображає співвідношення між ринковою вартістю транспортного засобу і будь-яким його технічним показником, що характеризує спеціальні функції цього транспортного засобу (наприклад, виліт стріли, вантажопідйомність автокрана). Спеціальний метод мультиплікаторів застосовується для оцінки спеціальних, спеціалізованих і переустаткованих транспортних засобів у випадку неможливості використання довідкових даних при порівняльному підході до оцінки.

Метод *калькуляції*. Калькуляція *–* розрахунок всіх витрат на відновлення ушкодженого транспортного засобу або його виготовлення чи переустаткування або на демонтаж його складових (наприклад, у випадку визначення утилізаційної вартості транспортного засобу).

В основі метода *пропорцій* лежить математичний метод пропорцій, адаптований для рішення автотоварознавчих завдань. Метод *пропорцій* діє тільки за умови наявності прямолінійної залежності між значеннями параметрів, що змінюються. Наприклад, якщо відсоток щорічного падіння середньоринкової ціни транспортного засобу є постійним, то можна визначити значення середньоринкової ціни на дату оцінки при наявності цінових даних ідентичного (в окремих випадках - аналогічного) КТЗ попереднього або наступного років випуску.

Метод пропорцій може використовуватися для оцінці транспортних засобів у разі відсутності довідкових даних про їх середньоринкову ціну, в окремих випадках при коректуванні вартості транспортного засобу залежно від його комплектності, а також при розрахунку витрат на фарбування складових, що мали пошкодження лакофарбового покриття до події що розглядається.

*Графоаналітичний* метод оцінки транспортного засобу застосовується у разі відсутності прямолінійної залежності падіння середньоринкової ціни залежно від строку експлуатації на досліджуваному відрізку часу. Наприклад, у перші роки експлуатації транспортного засобу, його середньоринкова ціна змінюється по експонентній (не прямолінійній) залежності від ціни нового транспортного засобу. За допомогою графоаналітичного методу оцінки можна одержати вартість транспортного засобу на будь-яку дату на відрізку часу, на якому ціна транспортного засобу змінюється по експонентній залежності. Необхідною умовою для вирішення поставленого завдання є наявність цінових значень транспортного засобу на інші дати часу, що дозволяє побудувати експоненту на всьому відрізку часу, у тому числі й на дату оцінки. За допомогою графоаналітичного методу оцінки може бути визначена й розрахункова ціна нового транспортного засобу, знятого з виробництва.

Метод *процентного показника ринкової вартості аналогічного КТЗ.* Суть даного методу полягає в тому, що падіння вартості аналогічних транспортних засобів описується однаковою математичною залежністю (моделлю), що й визначає суть аналогічності транспортних засобів. Установивши цю залежність, можна виділити значення відсотка падіння середньоринкової ціни всіх аналогічних транспортних засобів щодо ціни нового транспортного засобу за кожний рік їхньої експлуатації. Надалі, наявність ціни нового транспортного засобу й відомого значення відсоткового показника ринкової вартості аналогічного транспортного засобу, що відповідає строку експлуатації, дозволяє визначити ринкову вартість оцінюваного транспортного засобу.

*Аналітичний метод визначення норм трудомісткості кузовного ремонту транспортних засобів* – метод, що полягає у створенні математичних моделей витрат часу на роботи з кузовного ремонту й наступному аналізі цих моделей з метою виявлення оптимальних кількісних значень норм трудомісткості ремонту кузовних складових транспортних засобів.

Під час проведення аналітичного дослідження використовують загальнонаукові методи збору інформації про трудовитрати кузовного ремонту різних типів транспортних засобів.

Як зазначалося вище , функції спеціальних методів судової автотоварознавчої експертизи виконують методики експертного дослідження, спрямовані на вирішення певних завдань, яким присвячено наступний підрозділ роботи.

***ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ***

**4. Визначення алгоритму вирішення завдань судової автотоварознавчої експертизи**

Алгоритм рішення експертної задачі – програма, що регламентує зміст і порядок дій експерта в послідовності, що забезпечує за певних умов рішення конкретної експертної задачі в рамках методики (як сукупності методів) даного виду дослідження[[10]](#footnote-10).

Самі дії експерта в галузі оцінки, виконані в певній послідовності (за етапами), прийнято називати «оціночними процедурами»[[11]](#footnote-11).

4.1 Вирішення експертного завдання з оцінки транспортних засобів можливо одним з декількох способів, в основі яких покладені різні методи або сукупність методів дослідження.

В цілому, в оціночній діяльності (зокрема під час оцінки об'єктів нерухомого, рухомого майна, бізнесу) всі способи оцінки об'єднані в три основних методичних підходи – порівняльний (ринковий), витратний і дохідний. При оцінці транспортних засобів, можлива комбінація окремих із зазначених підходів окрім дохідного.

Дохідний підхід – сукупність методів оцінки вартості об'єкта оцінки, заснованих на визначенні очікуваних доходів від використання об'єкта оцінки.

Витратний підхід – сукупність методів оцінки вартості об'єкта оцінки, заснованих на визначенні витрат, необхідних для відтворення або заміщення об'єкта оцінки з урахуванням зносу й старінь. Витратами на відтворення об'єкта оцінки є витрати, необхідні для створення точної копії об'єкта оцінки з використанням матеріалів і технологій, що застосовувалися при створенні об'єкта оцінки. Витратами на заміщення об'єкта оцінки є витрати, необхідні для створення аналогічного об'єкта з використанням матеріалів і технологій, що застосовуються на дату оцінки.

Безпосередньо дохідний і витратний підходи не використовується при визначенні вартості колісних транспортних засобів, через те, що поступають за точністю оцінці порівняльним підходом. Значна кількість пропозицій до продажу транспортних засобів на ринку, можливість при необхідності підбору аналога оцінюваному транспортному засобу, дозволяє одержати достовірні значення вартості оцінюваного транспортного засобу на підставі аналізу ринку продажів КТЗ, тобто порівняльним підходом.

Порівняльний підхід в оцінці транспортних засобів – сукупність методів, втілених у способах оцінки транспортного засобу, заснованих на порівнянні об'єкта оцінки з об'єктами, ідентичними або аналогічними об'єкту оцінки, у відношенні яких є цінова інформація.

Ідентичним колісним транспортним засобом визнається КТЗ, основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція приводу тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складників силової передачі, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного КТЗ. Розбіжності можуть стосуватися комплектності та укомплектованості КТЗ, пробігу та технічного стану.

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

Застосування затратного підходу для визначення вартості транспортного засобу можливо тільки в комбінації з порівняльним підходом. Наприклад, метод *калькуляції*, що лежить в основі витратного підходу, використовується в тих випадках, коли необхідно скорегувати вартість транспортного засобу на суму витрат у зв'язку з переобладнанням транспортного засобу, відновленням пошкоджених чи розукомплектованих КТЗ та їх складників. Метод калькуляції витратного підходу також використовується для вирішення інших завдань – встановлення витрат на демонтаж справних та працездатних складників у разі визначення утилізаційної вартості КТЗ, витрат на штучне виготовлення КТЗ.

Самостійно метод калькуляції витратного підходу застосовується при розрахунку затрат на відновлення КТЗ (його складників) при визначенні вартості відновлювального ремонту пошкодженого транспортного засобу.

4.1.1 В основу кожного з методичних підходів покладені правила оцінки, що відображають соціально-економічні фактори та закономірності формування вартості майна. Ці правила, як результат аксіоматичного способу дослідження, отримали в оціночній діяльності власну назву – принципи оцінки.

В цілому, оцінка майна проводитися з дотриманням принципів *корисності, попиту і пропонування, заміщення, очікування, граничної продуктивності внеску, найбільш ефективного використання*.

Принцип *корисності* ґрунтується на тому, що майно має вартість тільки за умови корисності його для потенційного власника або користувача. Під корисністю слід розуміти здатність майна задовольняти потреби власника або користувача протягом певного часу[[12]](#footnote-12).

Принцип *попиту та пропонування* відображає співвідношення попиту та пропонування на подібне майно. Відповідно до цього принципу під час проведення оцінки враховуються ринкові коливання цін на подібне майно та інші фактори, що можуть призвести до змін у співвідношенні попиту та пропонування на подібне майно.

Стосовно транспортних засобів, під подібними варто розуміти, як ідентичні, так і аналогічні транспортні засоби.

Принцип *заміщення* передбачає врахування поведінки покупців на ринку, яка полягає у тому, що за придбання майна не сплачується сума, більша від мінімальної ціни майна такої ж корисності, яке продається на ринку12.

Принцип *очікування* передбачає, що вартість об'єкта оцінки визначається розміром економічних вигід, які очікуються від володіння, користування, розпорядження ним12.

Принцип *внеску (граничної продуктивності)* передбачає врахування впливу на вартість об'єкта оцінки таких факторів, як праця, управління, капітал та земля, що є пропорційним їх внеску у загальний дохід. Вплив окремого фактору вимірюється як частка вартості об'єкта оцінки або як частка вартості, на яку загальна вартість об'єкта оцінки зменшиться у разі його відсутності12.

Принцип *найбільш ефективного використання* полягає в урахуванні залежності ринкової вартості об'єкта оцінки від його найбільш ефективного використання. Під найбільш ефективним використанням розуміється використання майна, в результаті якого вартість об'єкта оцінки є максимальною. При цьому розглядаються тільки ті варіанти використання майна, які є технічно можливими, дозволеними та економічно доцільними12.

Витратний підхід ґрунтується на врахуванні принципів корисності і заміщення.

Дохідний підхід базується на врахуванні принципів найбільш ефективного використання та очікування, відповідно до яких вартість об'єкта оцінки визначається як поточна вартість очікуваних доходів від найбільш ефективного використання об'єкта оцінки, включаючи дохід від його можливого перепродажу.

Порівняльний підхід ґрунтується на врахуванні принципів заміщення та попиту і пропонування. Порівняльний підхід передбачає аналіз цін продажу та пропонування подібного майна з відповідним коригуванням відмінностей між об'єктами порівняння та об'єктом оцінки.

4.1.2 Вирішення експертного завдання з оцінки транспортних засобів можливо одним з наступних способів, зазначених на рисунку 1, у порядку пріоритетності їхнього застосування.

Пріоритетність застосування того або іншого способу розрахунку вартості транспортного засобу визначається точністю результатів розрахунку. Застосування менш пріоритетного способу розрахунку вартості може бути обумовлено тільки відсутністю необхідних вихідних даних для розрахунку більше пріоритетним способом. Необхідні для розрахунків по кожному способу вихідні дані, також зазначені на рисунку 1 (додаток 1 ).

Ключовим у понятті «вартість», є те, що її значення визначається розрахунковим шляхом, тобто здійснення угоди щодо об'єкту оцінки не є необхідною умовою для встановлення його вартості. Це принципова відмінність поняття «вартість» від поняття «ціни» – грошової суми, пропонованої, запитуваної або сплаченої за об'єкт оцінки учасниками зробленої або планованої угоди.

Залежно від умов угоди, поставлених перед оцінкою цілей, існує декілька видів вартості (баз оцінки). У більшості випадків застосування того або іншого виду вартості регламентується законодавством. Із всіх видів вартості треба, насамперед, виділити ринкову вартість – вартість, за яку можливе відчуження об'єкта оцінки на ринку подібного майна на дату оцінки за угодою, укладеною між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу12.

При оцінці транспортних засобів, всі неринкові види вартості є похідними від ринкової вартості. Більше того, у всіх випадках, неурегульованих законодавством, а також у випадку, коли не зазначений вид вартості, що підлягає визначенню, варто розраховувати саме ринкову вартість об'єкта оцінки.

Розрахунок ринкової вартості транспортного засобу провадиться за формулою (тут та далi нумерацiя формул згiдно Методики13):

, (2)[[13]](#footnote-13)

де: *С* – ринкова вартість, грн;

*Сср* – середня ринкова ціна КТЗ, грн;

*Гк* – процент коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу, %;

*Дз* – процент додаткового коригування ринкової вартості КТЗ, який визначається відповідно до таблиці 4.1 додатка 4 та залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації тощо, %;

*Сдод* – додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників, грн.

В основі визначення ринкової вартості транспортного засобу покладено розрахунок його середньої ринкової ціни (Сср). Надалі значення середньої ринкової ціни коректується з урахуванням фактичного пробігу транспортного засобу й технічного стану, що залежить від умов догляду, зберігання та експлуатації (*Дз*), комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників (*Сдод*).

У свою чергу, способи визначення середньої ринкової ціни (*Сср*), а в окремих випадках і самої ринкової вартості (*С*), наведені на рисунку 1 (додаток 1 ).

Вірогідність, точність розрахунку вартості транспортного засобу буде визначатися обсягом вибірки цін пропозицій до продажу, прийнятих для аналізу (розрахунку). Чим більше використовувана вибірка, тим більше вірогідним, точнішим буде розрахунок середньої ринкової ціни й самої ринкової вартості. Тому, широко використовуваний в оцінці об'єктів нерухомості, спосіб, заснований на цінових даних усього лише декількох (звичайно 3 – 5 цінових значень) пропозицій до продажу (так званого «обмеженого ринку»), є одним із самих неточних при оцінці транспортних засобів.

Особливістю оцінки транспортних засобів є значна кількість угод по їхньому відчуженню, що публікуються у відкритих джерелах інформації – прайсах торговельних площадок, Інтернет-ресурсах, спеціалізованих видань із продажу транспортних засобів. У цілому щомісяця публікується близько 1 мільйону таких пропозицій. Це означає, що обробка таких масивів даних призведе до максимально точних результатів. Варто враховувати, що така обробка цінових масивів проводиться методом статистичного аналізу вартості транспортних засобів, але ніяк не звичними в оціночній практиці методами осереднення даних, такими як середнє арифметичне, середнє геометричне, медіана та інше.

Методи математичної статистики у сукупності з дослідженням значної величини генеральної сукупності цінових значень транспортних засобів у цілому по країні, покладені в основу спеціального довідника з середніх ринкових цін на транспортні засоби, що були у використанні, а також з цінами на нові транспортні засоби – «Бюллетень автотовароведа». Застосування методів математичної статистики виключає такі помилки, що часто зустрічаються, та одержані в результаті осереднення обмеженого числа даних, отриманих у свою чергу при аналізі обмеженого ринку пропозицій до продажу транспортних засобів:

- середня ціна транспортного засобу з більшим строком експлуатації вище, ніж у транспортного засобу з меншим строком експлуатації;

- середня ціна транспортного засобу з більшим рівнем комплектності й вищими технічними характеристиками модифікації нижче, ніж у менш технічно оснащеної модифікації;

- середня ціна транспортного засобу істотно відрізняється від ціни близького аналога.

При цьому, досить важливим є те, що представлені на відкритому ринку джерела інформації являють собою ціни пропозицій до продажу транспортних засобів. Тобто ціна завжди пов'язана з угодою, незалежно від того, наскільки така угода є виправданою. Це означає, що фактична ціна може бути завищена або навпаки необґрунтовано занижена залежно від багатьох обставин, у тому числі, й пов’язаними із суб'єктивним поводженням продавця й покупця. Саме можлива неадекватність ціни пропозиції може бути причиною перекручування результату оцінки при способі, заснованому на аналізі пропозицій до продажу так званого «обмеженого ринку» транспортних засобів.

На відміну від ціни, вартість об'єкта оцінки визначається як **розрахункова** цінова величина об'єкта оцінки, на певну дату оцінки відповідно до обраного виду вартості. Здійснення угоди щодо об'єкту оцінки не є необхідною умовою для встановлення його вартості. Таким чином, поняття вартості є більш об'єктивним мірилом при оцінці об’єктів.

Все вищевказане робить спосіб розрахунку ринкової вартості, заснований на довідкових даних про ціни на транспортні засоби, що були у користуванні (довідник «Бюллетень автовароведа»), найбільш пріоритетним.

Наступними за пріоритетністю застосування є способи розрахунку середньої ринкової ціни, які тією чи іншою мірою використовують довідкові цінові дані. Наприклад, спосіб, що використовує метод пропорцій і наявні довідкові цінові дані аналогічного транспортного засобу (*Сда, Сда'*). Його суть, графічно відображена на рисунку 2, де наведено криві падіння вартості досліджуваного та аналогічного транспортних засобів.

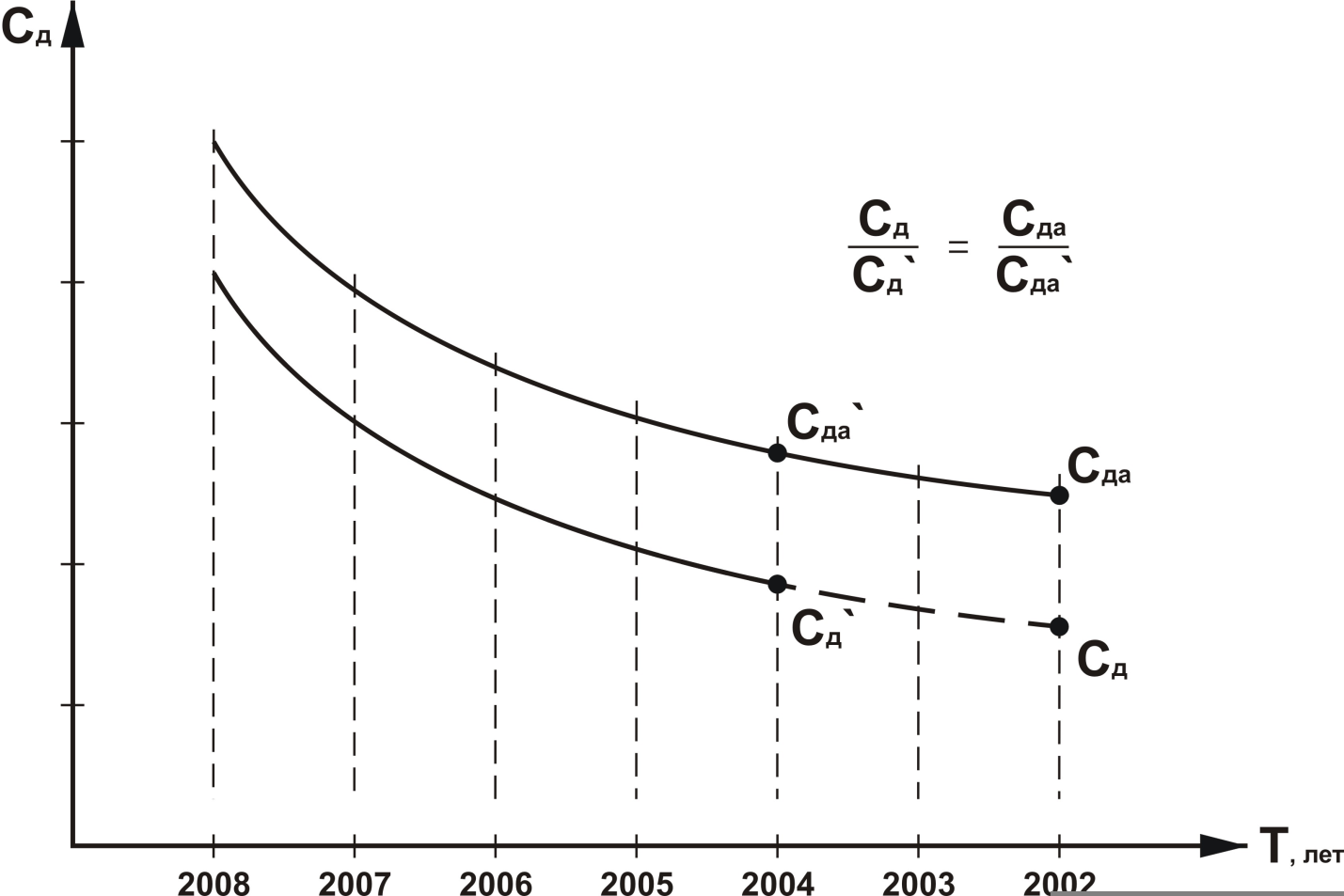


Рис.2 Графічне зображення застосування методу пропорцій в оцінці КТЗ.

При застосуванні способу розрахунку середньоринкової ціни з використанням методу пропорцій, виходять із того, що криві падіння середньоринкової ціни щодо аналогічних транспортних засобів будуть паралельними (або близькими до паралельності).

Як варіант цей спосіб може бути застосований і в тому випадку, коли є прямолінійна залежність падіння середньоринкової ціни досліджуваного транспортного засобу залежно від строку його експлуатації. Така залежність характерна на відрізку, що відповідає значному строку експлуатації транспортного засобу. Наприклад, у довіднику є дані про довідкові середньоринкової ціні автомобіля, у тому числі й 1987 та 1986 років випуску, але відсутні дані щодо автомобілів 1985 року випуску. Припустимо, що аналіз всієї сукупності довідкових цін даного автомобіля свідчить про прямолінійну залежність їхнього падіння на ділянці 1990 – 1986 років випуску. Визначення середньоринкової ціни автомобіля 1985 року випуску, можливо із пропорції, що представляє відношення довідкових цін автомобілів 1987 року випуску до 1986 року випуску, і 1986 року випуску до 1985 року випуску.

У випадку непрямолінійної залежності падіння середньоринкової ціни досліджуваного транспортного засобу залежно від строку його експлуатації, для визначення шуканого цінового значення, що повинне перебувати на цій кривій регресії, застосовується графоаналітичний метод оцінки транспортного засобу.

До цієї ж групи за пріоритетністю розрахунків, належить спосіб, заснований на застосуванні розрахункового показника «*Г*» – процентного показника ринкової вартості КТЗ, що був у користуванні. Даний показник ґрунтується на тому же принципі пропорцій для аналогічних транспортних засобів, як і в способі, зазначеному вище. Відмінність лише в тім, що в якості вихідних даних у пропорції використовується ціна нового транспортного засобу – досліджуваного й аналога, а частина пропорції, що відображає падіння цін аналогічного транспортного засобу, виведена в окремий показник – «*Г*»:

 (2)

Таким чином, при застосуванні даного способу, експерт повинен підібрати близький аналог, по якому відомі значення *Цна* й *Сда* для того ж року випуску, що й у досліджуваного транспортного засобу. Розрахувавши показник *Г*, його значення варто помножити на ціну нового транспортного засобу, ідентичного досліджуваному.

При цьому важливим повинне бути розуміння, що процентний показник ринкової вартості аналогічного КТЗ (*Г*) не є коефіцієнтом зносу в тому розумінні, що використовується у витратному підході оцінки. Зноси, що використовуються в оцінці – фізичний, функціональний, економічний, так само як і інші, наприклад – експлуатаційний, визначаються зміною певних параметрів. Наприклад, в оцінці сутність зношування полягає у зміні вартості, як параметру, що характеризує об'єкт оцінки, а розмаїтість оціночних зносів визначається критеріями, що обумовлюють падіння вартості об'єкта. Так, *фізичний знос* зумовлений частковою або повною втратою первісних технічних та технологічних якостей об'єкта оцінки; *функціональний зно*с зумовлений частковою або повною втратою первісних функціональних (споживчих) характеристик об'єкта оцінки; *економічний (зовнішній) знос* зумовлений впливом соціально-економічних, екологічних та інших факторів на об'єкт оцінки. Особливістю оцінки КТЗ є те, що функціональний та економічний (зовнішній) знос не розраховуються.

Експлуатаційний знос, що враховується в автотоварознавстві, являє собою втрату елементами конструкції КТЗ своїх початкових технічних характеристик, споживчих властивостей або придатності внаслідок дії умов експлуатації та впливу навколишнього природного середовища. Таким чином, експлуатаційний знос визначається зміною лінійних розмірів, зазорів, щільності, ваги й інших фізичних величин, але ніяк не вартісними значеннями.

**Продовження в наступному номері. «Бюлетеня автотовароведа»**

**Наука и практика**

**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 (*Г*), можна також характеризувати падіння вартості транспортного засобу, як і коефіцієнтом фізичного зносу (*Ез*), механізми їхнього визначення абсолютно різні, що не допускає підміни поняття цих величин.

Так, коефіцієнт фізичного зносу (*Ез*), що чисельно відображає значення фізичного зносу визначаться по формулі:

**** (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 (*Ез*). Для спрощення розрахунків і однакового підходу, прийняте значення коефіцієнта фізичного зносу (*Ез*) транспортного засобу застосовують до всіх його складових, за винятком деяких, наприклад, шин пневматичних, батарей акумуляторних.

Таким чином, коефіцієнт фізичного зносу (*Ез*) 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 (*Ез*), процентний показник ринкової вартості аналогічного КТЗ (*Г*), 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 (*Г*).

Процентний показник ринкової вартості аналогічного КТЗ (*Г*) 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 (*Г*), відноситься до групи непріоритетних 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 (*Г*) 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 непріоритетних 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 торгівельних майданчикiв, 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 відрізнятися від середньоринкової ціни, розрахованої за допомогою методу статистичного аналізу вартості транспортних засобів, що є пріоритетним.

До цієї ж групи непріоритетних 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;

ґ) 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 модульн*а – 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 *Ез*=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 кузову (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 контрольно-вимірювального обладнання, що має функції проекціювання 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):

1. відновлення права особи користуватися КТЗ у тому технічному стані та з такими ж споживчими властивостями, які мали місце до пошкодження;
2. економічної доцільності відновлювального ремонту (ремонтної операції);
3. 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 (*Свр*) визначають за формулою:

, (25)

де *Ср* – вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн;

*См* – вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн;

*Сс* – вартість нових запасних частин, грн;

Розрахунок матеріального збитку проводитися за формулою:

. (24)

де *ВТВ* – величина втрати товарної вартості;

*Ез* – коефіцієнт фізичного зносу Ез;

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 цого розділу. При цьому саму вартість ремонтно-відновлювальних робіт *Ср* розраховують за формулою:

.

де *ТР* – трудомісткість ремонту, нормо-години;

*СТР* – 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 (*Свр*) 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 кожну складову та КТЗ в цілому;

Вартість матеріалу, який використовують для виготовлення ремонтної вставки *(СВСТ)* 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 збитків[[14]](#footnote-14);

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;

ґ) 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;

г) якщо строк експлуатації мототехніки перевищує 5 років;

ґ) 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 громадянинові безкоштовно через органи соціального захисту населення (крім випадків, коли нарахування ВТВ здійснюють 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 рисок;

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:

, (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 *Х* 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:

. (27)

Якщо величина відношення *А* має значення до 0,03, ВТВ прирівнюється до вартості відновлювального ремонту.

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

, (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 досліджень[[15]](#footnote-15), 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);

ґ) 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).

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-коді 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

, (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.

**Продовження в БА №86 (грудень 2015)**

1. Эйсман А.А. Заключение эксперта. Структура и научное обоснование. – М.: Юридическая литература, 1967. – 152 с [↑](#footnote-ref-1)
2. Шляхов А.Р. Процессуальные и организационные основы криминалистической экспертизы: Методическое пособие. – М.: ВНИИСЭ, 1972. – 121 с. [↑](#footnote-ref-2)
3. Зинин А.М., Омельянюк Г.Г., Пахомов А.В. Введение в судебную экспертизу. – М: Издательство Московского психолого-социального института; Воронеж: Издательство НПО «МОДЭК», 2002. – 240 с [↑](#footnote-ref-3)
4. Шляхов А.Р. Судебная экспертиза. Организация и проведение. – М.: Юридическая литература, 1979. – 166 с [↑](#footnote-ref-4)
5. Барон Л.Б. Специфика предмета, объектов и структуры судебной пожарно-технической экспертизы //Теоретические и методические вопросы судебной экспертизы. Сб. науч. тр. – М.: ВНИИСЭ, 1985. – С. 137–150 [↑](#footnote-ref-5)
6. Основы судебной экспертизы. Часть І. Общая теория /Отв. Ред. Ю.Г. Корухов. – М.: Министерство юстиции Российской Федерации, РФЦСЭ, 1997. – 430 с [↑](#footnote-ref-6)
7. Назва галузі знань наведена у відповідності до Постановами КМ № 787 від 27.08.2010 «Про затвердження переліку спеціальностей, за якими здійснюється підготовка фахівців у вищих навчальних закладах за освітньо-кваліфікаційними рівнями спеціаліста і магістра» [↑](#footnote-ref-7)
8. Зинин А.М., ОмельянюкГ.Г., Пахомов А.В. Введение в судебную экспертизу. – М: Издательство Московского психолого-социального института; Воронеж: Издательство НПО «МОДЭК», 2002. – 240 с [↑](#footnote-ref-8)
9. Большая Энциклопедия Нефти Газа, <http://www.ngpedia.ru/id149700p1.html> [↑](#footnote-ref-9)
10. Зинин А.М., Омельянюк Г.Г., Пахомов А.В. Введение в судебную экспертизу. – М: Издательство Московского психолого-социального института; Воронеж: Издательство НПО «МОДЭК», 2002. – 240 с [↑](#footnote-ref-10)
11. Національний стандарт № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440 [↑](#footnote-ref-11)
12. Національний стандарт № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440, далі - Національний стандарт № 1 [↑](#footnote-ref-12)
13. Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затверджена наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.2003 № 142/5/2092 (із змінами та доповненнями, далі - Методика оцінки) [↑](#footnote-ref-13)
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) [↑](#footnote-ref-14)
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 [↑](#footnote-ref-15)