

МЕТОДИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

**ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТОИМОСТИ
АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
С УЧЕТОМ ЕСТЕСТВЕННОГО ИЗНОСА
И ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ
НА МОМЕНТ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ**

РД 37.009.015-98

с изменениями №№ 1, 2, 3, 4

МОСКВА 2005 г.

4.1.7. Составление Акта осмотра.....	30
4.1.8. Образец Акта осмотра.....	33
4.2. Определение износа АМТС и их комплектующих.	35
4.2.1. Определение износа для объектов, широко представленных на региональном рынке.	37
4.2.2. Определение износа для объектов не имеющих достаточного числа аналогов на региональном рынке.	37
4.2.3. Определение физического износа комплектующих при повторных (рецидивных) повреждениях.....	42
4.3. Значения коэффициентов корректирования износа, учитывающих природно-климатические условия эксплуатации (A_1), экологическое состояние окружающей среды (A_2), тип региона (A_3).	43
4.4. Нормы годовых амортизационных отчислений для коммерческих АМТС.....	45
4.4.1. Нормы годовых амортизационных отчислений для АМТС, изготовленных до 2002 г. (утверждены Постановлением Совмина СССР от 22.11.1990г. №1072)	45
4.4.2. Нормы годовых амортизационных отчислений для АМТС, изготовленных начиная с 2002г.	47
4.5. Среднегодовые пробеги АМТС.....	52
4.6. Рекомендации по подбору аналогов для различных видов АМТС.	52
4.6.1. Мотоциклы и мопеды.....	53
4.6.2. Легковые автомобили	53
4.6.3. Автобусы.....	53
4.6.4. Грузовые автомобили.....	54
4.6.5. Прицепы и полуприцепы	54
4.7. Расчет дополнительной утраты товарной стоимости (УТС) при оценке АМТС.	55
4.7.1. Границы определения УТС.....	55
4.7.2. Исходная информация для определения УТС.....	55
4.7.3. Последовательность расчета УТС.....	56
4.8. Особенности расчета восстановительных расходов при определении размера страховой выплаты в рамках ОСГО.....	57
4.9. Основные понятия, используемые в оценочной деятельности.....	58
4.9.1. Субъекты экспертной и оценочной деятельности.....	58
4.9.2. Объекты экспертной и оценочной деятельности.....	58
4.9.3. Право и основание для проведения экспертизы и оценки.....	58
4.9.4. Организация экспертизы, этапы оценки	59
4.9.5. Требования к договорам об экспертизе и оценке.	60
4.9.6. Составление экспертного заключения и отчета об оценке.....	61
4.9.7. Требования к экспертной и оценочной деятельности.	64

1.4. Цель экспертизы.

Согласно п.2 «Правил экспертизы ОСГО» **целью проведения независимой технической экспертизы** транспортного средства является установление следующих обстоятельств, влияющих на выплату страхового возмещения по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства:

- а) **наличие и характер технических повреждений** транспортного средства;
- б) **причины** возникновения технических повреждений транспортного средства;
- в) **технология, объем и стоимость** ремонта транспортного средства.

Установление лица, допустившего нарушение правил дорожного движения, повлекшее технические повреждения транспортного средства, и его вины в этом нарушении целью проведения экспертизы не является.

1.5. Виды стоимости.

1.5.1. Стоимости, указанные в стандартах оценки.

Ниже перечислены виды стоимости, которые определены в «Стандартах оценки» в пункте 4.

Рыночная стоимость - определена ст.3 Законом « Об оценочной деятельности» следующим образом: "...под рыночной стоимостью объекта оценки понимается наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки может быть отчужден на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

- одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
- объект оценки представлен на открытый рынок в форме публичной оферты;
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект оценки выражен в денежной форме".

В ст.7 Закона «Об оценочной деятельности» установлено следующее правило для определения вида стоимости, **"по умолчанию"**: "В случае, если в нормативном правовом акте, содержащем требование обязательного проведения оценки какого-либо объекта оценки, либо в договоре об оценке...не определен конкретный вид стоимости..., установлению подлежит рыночная стоимость данного объекта.

В Методических рекомендациях определены следующие виды специальной стоимости.

Стоимость ремонта автотранспортного средства (включая страховые случаи по ОСГО) – рыночная стоимость услуги по устранению дефектов, повреждений АМТС, включающая:

- х расходы на материалы и запасные части необходимые для ремонта;
- х расходы на оплату работ по ремонту.

Расходы на ремонт рассчитываются по рыночным ценам, сложившимся в регионе. Стоимость ремонта относится к **реальному ущербу**, который согласно пункту 2 ст. 15 ГК РФ представляет собой расходы, которые лицо произвело либо должно будет произвести для восстановления АМТС в размере нарушенного права.

Материальный ущерб – часть стоимости ремонта, включающая:

- х расходы на материалы, необходимые для ремонта;
- х стоимость деталей (с учетом их износа), заменяемых в процессе ремонта;
- х расходы на оплату работ по ремонту.

Восстановительные расходы (рассчитываются при установлении размера страховой выплаты в рамках ОСГО) – согласно п.63 «Правила ОСГО», определяются как величина затрат, необходимых для приведения АМТС в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая.

Восстановительные расходы оплачиваются исходя из **средних цен**, сложившихся в соответствующем регионе.

При определении размера восстановительных расходов учитывается **износ частей, узлов, агрегатов и деталей**, используемых при восстановительных работах.

В восстановительные расходы, согласно п.64 «Правила ОСГО», **включаются:**

- х расходы на материалы и запасные части необходимые для ремонта (восстановления);
- х расходы на оплату работ по ремонту.

К восстановительным расходам **не относятся дополнительные расходы**, вызванные улучшением и модернизацией имущества (АМТС), и расходы, вызванные временным или вспомогательным ремонтом либо восстановлением.

Дополнительная утрата товарной стоимости (УТС) – дополнительное снижение рыночной стоимости АМТС, которое подвергалось ремонту, возникающее из-за того, что покупатель всегда отдает предпочтение АМТС, которое ранее не подвергалось ремонтным воздействиям.

Стоимость годных остатков - рыночная стоимость аварийного АМТС, не подлежащего ремонту (восстановлению).

Балансовая стоимость - полные затраты на приобретение объекта, включая транспортные расходы, отражаемые в балансе организации и принимаемые по правилам учета основных средств.

1.6. Применяемые стандарты, подходы, методы.

Согласно ст.11 Закона «Об оценочной деятельности» оценщик обязан указать все используемые для определения соответствующего вида стоимости **«Стандарты оценки»** и обосновать их применение.

Согласно ст.20 Закона «Об оценочной деятельности» **стандарты оценки**, обязательные к применению субъектами оценочной деятельности, разрабатываются и утверждаются Правительством РФ.

Согласно п.18 «Стандартов оценки» оценщик при проведении оценки обязан использовать (или обосновать отказ от использования) затратный, сравнительный и доходный **подходы** к оценке. Подходы к оценке определены в п.5 «Стандартов оценки» следующим образом.

Сравнительный подход – совокупность методов оценки стоимости объекта оценки (объекта), основанных на сравнении объекта оценки с аналогичными объектами, в отношении которых имеется информация о ценах сделок с ними.

Затратный подход - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта оценки, с учетом его износа.

Доходный подход - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от объекта оценки.

Согласно п.6 «Стандартов оценки» под **методом оценки** понимается способ расчета стоимости объекта оценки в рамках одного из подходов к оценке.

В соответствии со ст.14 Закона «Об оценочной деятельности»: «Оценщик имеет право: **применять самостоятельно методы** проведения оценки объекта оценки в соответствии со стандартами оценки;...».

Согласно п.18 «Стандартов оценки»: «Оценщик вправе **самостоятельно определять** в рамках каждого из подходов к оценке конкретные **методы** проведения оценки».

При выборе методики (метода) оценки должно отдаваться предпочтение научно состоятельным методикам принятым в **обычае (практике)** делового оборота.

Ст. 5 ГК РФ определяет обычай делового оборота следующим образом. **«Обычаем делового оборота** признается сложившееся и широко при-

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Как уже отмечалось ранее, согласно п.18 «Стандартов оценки» оценщик при проведении оценки **обязан использовать** (или обосновать отказ от использования) затратный, сравнительный и доходный подходы к оценке. Ниже рассматривается применение этих подходов при оценке АМТС.

2.1. Определение стоимости АМТС и их комплектующих сравнительным подходом.

Сравнительный подход **наиболее предпочтителен по сравнению с другими подходами** при определении рыночной стоимости АМТС и их комплектующих, в том числе аварийных, не подлежащих восстановлению, крупносерийного и массового производства, имеющих, как правило, развитой рынок, что дает возможность оценщику выбрать достаточное по статистическим критериям количество аналогов. Сравнительный подход наиболее эффективен при использовании статистических методов при сборе и обработке стоимостной информации.

В соответствии с пунктом 16 «Стандартов оценки» «...оценщик **определяет и анализирует рынок**, к которому относится объект оценки, его историю, текущую конъюнктуру и тенденции, а также аналоги объекта оценки и обосновывает их выбор...». Для анализа рынка используются **методы математической статистики**. При определении рыночной стоимости объекта оценки обычно используется следующая **информация**:

- Х цены сделок купли-продаж;
- Х цены из периодических изданий и прайс-листов;
- Х цены из справочно-аналитических изданий.

Полученную информацию обрабатывают с помощью различных статистических методов (корреляционный, дисперсионный, регрессионный анализы и т.п.) с целью определения статистических зависимостей между ценой объекта оценки и параметрами, влияющими на цену.

Наиболее предпочтительной информацией, с точки зрения достоверности, являются цены сделок купли-продаж. Однако, такая информация является малодоступной, поэтому, в основном, используются цены справочно-аналитических и периодических изданий, прайс-листов, скорректированные должным образом при помощи соответствующих методик.

Для определения рыночной стоимости АМТС и их комплектующих необходимо сформировать банк данных по стоимости аналогичных объектов оценки путем подбора аналогов и приведения их стоимости в сопоставимый вид путем ввода корректирующих поправок в виде коэффициентов или надбавок (скидок) к стоимости.

Используют следующие виды поправок:

2.2.3. Учет износа при определении стоимости АМТС и их комплектующих

$$M q_{-l} _ k l _ k l \backslash _ g g h] h \ n b a b q _ k d h] h \ b a g h k Z$$

Стоимость объекта оценки в общем виде определяется по формуле:

$$C_t = P_{0a} + rC_{h \ [} + rC_{d h f} + K_{n b a} + K_{\wedge_n} + K_w + M L, \text{ руб.} \quad (2.4)$$

где: P_{0a} – рыночная стоимость объекта оценки, руб.;

r – рыночная стоимость нового аналогичного объекта, руб.;

$C_{h \ [}$ – стоимость дополнительного оборудования, руб.;

$rC_{d h f}$ – стоимость дополнительной комплектации, руб.;

$K_{n b a}$ – утрата стоимости из-за естественного физического износа, руб.;

$K_{\wedge_n}$ – стоимость устранения аварийных дефектов, руб.;

K_n – потеря стоимости из-за функционального устаревания, руб.;

K_w – потеря стоимости из-за экономического устаревания, руб.;

$M L$ – дополнительная утрата товарной стоимости, руб.

В простейшем случае, когда объект оценки не имеет дополнительного оборудования и не имеет отклонений по комплектации по сравнению с новым аналогичным, а также отсутствуют аварийные дефекты и признаки функционального и экономического устаревания, то есть справедливы равенства:

$$C_{h \ [} = C_{d h f} = K_{\wedge_n} = K_n = K_w = M L = 0, \quad (2.5)$$

и, следовательно, на изменение стоимости объекта оценки оказывают влияние только его естественный физический износ и при этом не выявлено замен дорогостоящих комплектующих изделий, то формула (2.4) примет вид:

Учитывая, что:

после подстановки выражения (2.7) в формулу (2.6) получаем:

$$C_t = P_{0a} + P_{0a} \cdot u \cdot V_{n b a} / 100\%, \text{ руб.} \quad (2.8)$$

или:

Введем понятие коэффициент физического износа (D_{nb}):

после подстановки выражения (2.10) в формулу (2.9) получаем:

В случае замены или ремонта в процессе эксплуатации дорогостоящих комплектующих изделий стоимость объекта оценки корректируется с учетом разницы в стоимости заменяемых (ремонтируемых) комплектующих изделий, а также затрат на их замену и дополнительных затрат на утилизацию непригодных к дальнейшему использованию замененных комплектующих изделий.

$$M_{q_I} = Z \cdot Z_j \cdot b \cdot c \cdot g \cdot h \cdot h \cdot n \cdot b \cdot a \cdot b \cdot q \cdot k \cdot d \cdot h \cdot h \cdot b \cdot a \cdot g \cdot h \cdot k \cdot Z$$

Для определения стоимости объекта оценки с учетом аварийного физического износа сначала определяют его стоимость в исправном состоянии (доаварийная стоимость), как правило, сравнительным подходом, а затем корректируют ее на величину затрат по устранению аварийных дефектов, повреждений и на величину дополнительной утраты товарной стоимости:

$$C_{ав} = K_{да} + K_{рем} + M_{L,руб.} \quad (2.12)$$

где: $C_{ав}$ - стоимость аварийного АМТС, руб.;

$K_{да}$ - доаварийная стоимость АМТС, руб.;

$K_{рем}$ - величина затрат на ремонт, руб.;

$M_{L,руб.}$ - дополнительная утрата товарной стоимости, руб.

$$M_{q_I} = n \cdot m \cdot g \cdot d \cdot p \cdot b \cdot a \cdot g \cdot z \cdot k \cdot z \cdot h \cdot h \cdot w \cdot d \cdot h \cdot g \cdot h \cdot f \cdot b \cdot q \cdot k \cdot d \cdot h \cdot h \cdot m \cdot k \cdot l \cdot Z_j$$

Объект оценки может быть уценен по признаку функционального и экономического устареваний суммарно до 10%. Полученная стоимость может быть снижена дополнительно в диапазоне от 5 до 30%, если на момент осмотра прекращен его выпуск, и еще дополнительно до 15% в случае прекращения выпуска запасных частей для этого объекта.

При принятии окончательного решения о величине снижения стоимости объект оценки необходимо учитывать реальные цены на вторичном рынке.

l j _ g h e v a g Z q _ g b _ k g b ` _ g b y k l h b f h k l b a Z k q _ l

Расчетная стоимость объект оценки с учетом всех перечисленных выше видов износа (физического, функционального и экономического) **не должна быть меньше стоимости его годных остатков.**

2.3.Определение стоимости АМТС доходным подходом.

Доходный подход в основном используется для оценки предприятий, производственных комплексов и других объектов бизнеса. В связи с тем, что понятие дохода связывается с конкретным производством или оказанием услуг, то доходный подход малоэффективен при оценке отдельных видов средств труда, включая АМТС, которые, как правило, являются элементами системы, приносящей доход. Очевидно, что для **серийно выпускаемых объектов оценки, включая АМТС и их комплектующие, широко представленных на рынке, степень эффективности использования таких объектов не отражается на их рыночной стоимости.** Доходный подход дает хорошие результаты при оценке стоимости проектируемых АМТС и их комплектующих.

При определении стоимости объекта оценки доходным подходом **вначале** рассчитывается чистый доход от эксплуатации всего комплекса, включающего объект оценки, а **затем** выделяют из суммы чистого дохода ту ее долю, которая непосредственно создается объектом оценки. **После этого** по этой части дохода определяют стоимость самого объекта оценки.

Применение доходного подхода требует соблюдения принципа наиболее эффективного использования производственного объекта, в соответствии с которым стоимость объекта оценки определяется для такого варианта эксплуатации, когда отдача от него максимальная, в том числе, при условии дополнения его какими-либо устройствами или агрегатами. В этом случае оценку стоимости осуществляют с учетом этого дооснащения.

2.4. Определение итоговой величины стоимости АМТС.

Согласно пунктам 18-20 «Стандартов оценки»:

оценщик на основе полученных в рамках каждого из подходов к оценке результатов определяет итоговую величину стоимости объекта оценки;

итоговая величина должна быть выражена в рублях в виде единой величины, если в договоре об оценке не предусмотрено иное;

итоговая величина может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектом оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев.

Согласно п. 12.5.2. ВППБ 11-01-96, «При необходимости проведения сварочных и других **работ с открытым огнем** непосредственно на автомобиле **топливный бак** (или баллон с газом) должен быть **снят или приняты меры**, обеспечивающие полную безопасность, для чего горловину топливного бака и сам бак **закрыть листом железа от попадания в него искр**...При **электросварочных работах** необходимо дополнительно **заземлить** раму или кузов автомобиля....»

3.3. Определение объема и технологии ремонта.

Способ, вид, технология и объем ремонтных работ определяются в зависимости от характера и степени повреждения АМТС его отдельных узлов, агрегатов и деталей с учетом необходимости проведения сопутствующих работ по разборке, дефектовке, сборке, регулировке, подгонке, окраске, антикоррозийной обработке и т.д., в соответствии с технологией ремонта, установленной предприятием-изготовителем автотранспортного средства и общими принципами и методами ремонта.

При определении объема окрасочных работ специалист должен исходить из необходимости полной (а не частичной) окраски всех замененных и подвергшихся сварке, рихтовке, правке, окрашиваемых деталей до видимой линии их раздела с сопряженной деталью, а также сопряженных деталей, если их окрашенная поверхность повреждается в результате соединения сваркой. Частичная окраска возможна только по рекомендации завода-изготовителя.

Специалист принимает решение о замене агрегата, узла, детали только при экономической нецелесообразности или технической невозможности их восстановления, руководствуясь требованиями нормативных документов, действующих в Российской Федерации и технической документацией предприятий-изготовителей АМТС, регламентирующих нормативы технического состояния и безопасности эксплуатации.

Замена кузова, кабины АМТС, дорогостоящих комплектующих изделий (двигателя, коробки передач, раздаточной коробки, коробки отбора мощности, ведущих мостов, межосевых дифференциалов, колесных редукторов, рулевого механизма, гидроусилителя руля, топливного насоса высокого давления, а для специального и специализированного транспорта - агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базового АМТС и т.п.) назначается в том случае, если их ремонт экономически нецелесообразен или они не соответствуют требованиям приемки кузовов, кабин в ремонт.

Решению о замене дорогостоящих комплектующих изделий, как правило, должна предшествовать их дефектовка с разборкой.

3.4. Определение расходов на ремонт.

Под ремонтом АМТС понимается приведение АМТС в состояние, в котором оно находилось до получения эксплуатационных, аварийных или

3.5. Особенности расчета стоимости ремонта для находящихся на гарантийном обслуживании АМТС.

При определении стоимости ремонтных работ для АМТС, находящегося на гарантии, должны быть учтены все затраты на восстановление АМТС до такого состояния, которое отвечает требованиям завода-изготовителя для возобновления гарантийных обязательств.

3.6. Экономическая целесообразность ремонта АМТС

В случае, если стоимость ремонта, равна или превышает стоимость АМТС до аварии, то **ремонттировать АМТС нецелесообразно** по экономическим соображениям.

То есть, если:

- где:
- доаварийная стоимость АМТС, руб.;
 - величина затрат на ремонт, руб.

Извещение должно быть отправлено адресату не позднее, чем за 3 рабочих дня до проведения осмотра, не считая дня отправления и необходимого времени на дорогу до места осмотра.

4.1.4. Осмотр.

Осмотр автотранспортного средства **осуществляется** в присутствии заказчика услуги (или его доверенного представителя) и, как правило, всех других заинтересованных лиц (сторон).

Осмотр автотранспортного средства **может проводиться** в отсутствии заинтересованных лиц (с обязательной отметкой в Акте осмотра), если они не явились на осмотр.

Осмотр АМТС проводится специалистом **визуально**, а в случае необходимости (по решению специалиста) с использованием технических средств.

4.1.5. Фотосъемка транспортного средства.

Для получения фотографий, по которым возможно определить пространственные характеристики (размеры) запечатленных на фотоснимке повреждений транспортных средств, фотосъемку проводят, используя масштабную линейку

Фотосъемку транспортных средств желательно проводить в дневное время, автомобиль должен быть равномерно освещен естественным источником освещения (солнцем) - не допускается фотосъемка в тени деревьев, зданий и т.п.

При проведении фотосъемки в условиях недостаточной освещенности используется фотовспышка или дополнительные источники освещения.

Дополнительные источники освещения рекомендуется использовать для более четкого выделения следов повреждений (вмятин, царапин и т.п.) также и в условиях достаточного освещения.

При проведении фотосъемки транспортных средств масштабная линейка (рулетка) располагается вертикально или горизонтально.

Нулевая отметка (точка отсчета) масштабной линейки (рулетки) должна быть зафиксирована на уровне точки касания шин транспортного средства с поверхностью земли. Нулевая отметка масштабной линейки (рулетки) должна четко отображаться на фотографиях. С этой целью она может быть зафиксирована специальным зажимом, тяжелым предметом или клейкой лентой.

При фотосъемке масштабная линейка (рулетка) должна находиться в кадре от уровня земли до верхней границы снимаемого объекта; следует следить за тем, чтобы нулевая отметка масштабной линейки (рулетки), расположенная на земле, просматривалась на фотоснимке.

х **ремонт 2** – устранение повреждений со сваркой или ремонт 1 на поверхности детали, деформированной до 50%;

х **ремонт 3** - устранение повреждений до 30% поверхности детали с вытяжкой или правкой, с усадкой металла, вырезкой участков, не подлежащих ремонту, и изготовлением ремонтных вставок из выбракованных деталей кузова или листового металла с приданием ему формы восстанавливаемой детали;

х **ремонт 4** – устранение повреждений с ремонтом 3 на площади свыше 30% поверхности детали.

Замена – замена поврежденной детали кузова деталью из запчастей.

Частичная замена – замена поврежденной детали кузова ремонтной вставкой.

Крупноблочный ремонт – замена поврежденной части кузова блоками деталей от выбракованных кузовов с разметкой, отрезкой, подгонкой, вытяжкой, правкой, рихтовкой и сваркой соединяемых узлов.

Ремонт кузова зачастую связан с необходимостью выполнения **арматурных работ** («Автомобили ВАЗ. Технология технического обслуживания и ремонта» т 6. Тольятти 1993г) по **разборке, сборке и снятию, установке** следующих узлов, деталей.

По разборке, сборке:

х дверей передних, задний и задка;

По снятию и установке:

х капота и его механизмов;

х крышки багажника и ее механизмов;

х стекол ветрового, заднего и боковых;

х фонарей задних;

х бамперов переднего и заднего;

х антенны, динамиков, радиоприемника, магнитолы, проигрывателя;

х панели приборов;

х обивки крыши;

х ремней безопасности;

х сиденьев;

х блок-фар.

4.1.7. Составление Акта осмотра

В результате осмотра специалистом **определяются и заносятся** в акт осмотра все необходимые для оценки сведения об объекте оценки, его повреждениях, дефектах, в том числе:

соответствие номеров автомототранспортного средства и его агрегатов записям в представленных документах (регистрацион-

4.2. Определение износа АМТС и их комплектующих.

Применительно к оценке объекта износ (И) означает потерю стоимости объекта оценки вследствие:

его эксплуатации или длительного хранения (**физический износ**);

развития научно-технического прогресса, приведшего к выпуску более совершенных конструкций (**функциональное устаревание или моральный износ**);

коренного изменения макроэкономической ситуации (**экономическое или внешнее устаревание**).

В зависимости от количества (величины выборки) объектов-аналогов, представленных на рынке и вне зависимости от сферы применения (коммерческая или нет), применяются два метода расчета величины износа.

При расчете величины износа для объектов, достаточно широко, по статистическим критериям, представленным на рынке, применяются различные экономико-статистические методы (регрессионный, корреляционный, дисперсионный и т.п.), которые позволяют рассчитать степень износа объекта оценки в зависимости от изменения его стоимости.

В противном случае, когда невозможно из-за недостаточности представленных на данном рынке количества аналогов применить какой-либо статистический метод (например, для редких и эксклюзивных автомобилей, для праворульных автомобилей в Московском регионе, или для отечественных и европейских в Дальневосточном регионе и т.п.), при расчете величины износа применяются эмпирические зависимости, позволяющие рассчитать износ объекта с учетом его возраста, срока службы, пробега и других временных факторов.

Величина износа определяется по формуле:

где: — величина износа, оцениваемого объекта, проценты;

C_0 — стоимость **нового** объекта на момент оценки, руб.;

— стоимость **оцениваемого** объекта на момент оценки, руб.

Очевидно, что величина износа не может превышать 100%:

Экономическое (внешнее) устаривание - потеря стоимости, обусловленная влиянием внешних макроэкономических факторов. Оно может быть вызвано общеэкономическими и внутриотраслевыми изменениями, приводящими к резкому, катастрофическому падению спроса на определенные объекты (например, катастрофическое падение спроса и цен в 90-х годах на грузовые автомобили ЗИЛ-130 и ГАЗ-53). Экономическое устаревание является неустраняемым видом износа.

4.2.1. Определение износа для объектов, широко представленных на региональном рынке.

Мерой износа объекта оценки, согласно п.4.2., может служить величина потери его стоимости, которая определяется по формуле (4.2.1):

Учитывая, что при осмотре без применения специализированного оборудования, в большинстве случаев невозможно определить величину индивидуального износа заменяемых в процессе ремонта комплектующих АМТС (деталей, узлов, агрегатов), включая стекла, рассеиватели фар, фонари, пластмассовые бамперы, ремни безопасности, электропроводку и т.д., износ комплектующих (снижение их стоимости) в процессе эксплуатации принимается равным износу транспортного средства.

Потерю стоимости АМТС массового производства на момент оценки и, как следствие, его износ можно определить из различных справочников (например ежемесячник «Прайс-Н») или используя адекватную математическую (регрессионную) модель, построенную для данного рынка на момент оценки.

4.2.2. Определение износа для объектов не имеющих достаточного числа аналогов на региональном рынке.

Износ объекта оценки в общем виде определяется по формуле (4.2.4):

где: B_{nb} - естественный физический износ, проценты;

– функциональный (моральный) износ, проценты;

- экономическое устаривание, проценты.

Н_{ij} - е_{gb} \ е_{bqbg} u_{kl} kl \ ggh]h nbabq
g_dhff_jq_kdb o h[tlh^ag_dhff_jq_kdbfb^a a[^]_kv b[^]
fZxiky :FLK ijb gZ^e \ Zsbd_bfn^a d^a p^a z^a fkb bkihevam_fu
e b q g u o p _ e y o

Величина естественного физического износа для АМТС, используемых в некоммерческих целях, () а также их комплектующих определяется по формуле:

где: B_{nb} - естественный физический износ, проценты;

- базовое значение износа объекта, определяемое его сроком службы, проценты;

- корректирующее по пробегу значение износа, определяемое величиной отклонения фактического пробега АМТС от среднегодового, проценты;

D - корректирующий коэффициент, учитывающий условия эксплуатации объекта и вычисляемый по формуле:

где: A_1 - коэффициент корректирования износа, учитывающий природно-климатические условия эксплуатации;

A_2 - коэффициент корректирования износа, учитывающий состояние окружающей среды в данном регионе;

A_3 - коэффициент корректирования износа, учитывающий тип региона, в котором эксплуатировался объект.

В свою очередь:

где: I_1 - коэффициент корректирования износа в зависимости от величины отклонения фактического пробега АМТС от среднегодового (равный 0,25% или 0,1% за 1000 км. перепробега или недопробега соответственно);

P_f - фактический пробег АМТС с начала эксплуатации, тыс.км.;

D_f - фактический срок службы, лет;

P_c - среднегодовой пробег, тыс.км.

$$B_1 \quad B_2 \text{ и } >_n, \text{ проценты} \quad (4.2.8)$$

где: I_2 - величина износа АМТС за год эксплуатации (значения износа для различного типа АМТС приведены ниже в таблицах), проценты.

Подставив в формулу (4.2.5) значения I_6 , I_k , K из формул (4.2.6.), (4.2.7.) и (4.2.8.), получим:

**Районирование территории РФ в зависимости от экологического
состояния окружающей среды по степени агрессивности
окружающей среды**

Административно-территориальные единицы	Степень агрессивности
Экологически чистые, в основном сельские районы	Неагрессивная
Населенные пункты с годовым выбросом в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных установок до 50 кг на одного жителя (Ставрополь, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Москва, Краснодар, Калининград, Саратов, Ульяновск, Самара и т.п.)	Повышенная
Населенные пункты с годовым выбросом в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных установок от 50 до 200 кг на одного жителя (Новороссийск, Магадан, Абакан, Тольятти, Соликамск, Хабаровск, Архангельск, Южно-Сахалинск, Кемерово, Благовещенск, Кызыл, Бийск, Красноярск, Омск, Чита и т.п.)	Высокая
Населенные пункты с годовым выбросом в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных установок более 200 кг на одного жителя (Сызрань, Нижний Тагил, Липецк, Магнитогорск, Новочеркасск, Новокузнецк, Норильск и т.п.)	Исключительно высокая

**Таблица 4.3.5.
Коэффициент корректирования износа автотранспортных
средств в зависимости от типа региона в котором эксплуатируется
АМТС (A_3)**

Тип региона	Значение коэффициента A_3
Регионы с населенными пунктами до 50 тыс. человек	1,000
Города с населением от 50 до 200 тыс. человек	1,025
Города с населением от 200 тыс. до 1 млн. человек	1,050
Города с населением от 1 до 4 млн. человек	1,075
Мегаполисы с населением свыше 4 млн. человек	1,100

Код ОКОФ	Наименование	Примечание	Отчисления
15 341 0020	Автомобили грузовые, дорожные тягачи для полуприцепов (автомобили общего назначения, бортовые, фургоны, автомобили-тягачи, автомобили-самосвалы)	Кроме 15 341 0191 (автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью до 0,5 т.); 15 341 0195, 15 341 0196 (автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 5 до 15т.), 15 341 0197 (автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 15т.), 15 341 0211 - 15 341 0213 (автомобили-тягачи седельные с нагрузкой на седло до 7,5 т.); 15 341 0214 - 15 341 0216 (автомобили-тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 7,5 т.)	14,3%
15 341 0250-15 341 0265	Автобусы особо малые и малые длиной до 7,5 м. Включительно	—	14,3%
15 341 0300-15 341 0302	Автобусы прочие	—	14,3%
15 341 0361	Автоцистерны для перевозки нефтепродуктов, топлива и масел; химических веществ.	—	14,3%

Код ОКОФ	Наименование	Примечание	Отчисления
15 341 0270-15 341 0283	Автобусы средние и большие длиной до 12 м включительно		10,0%
15 341 0032	Троллейбусы		10,0%
15 341 0040	Автомобили специальные, кроме включенных в группировку 14 34 1 0040 (автомобили специальные и оборудование навесное к машинам для уборки городов, кроме 14 341 0330 - 14 341 0335, 14 341 0391, 14 341 0421 (автомобили пожарные; мусоровозы, автогидроподъемники))	Кроме 15 341 0361 (автоцистерны для перевозки нефтепродуктов, топлива и масел; химических веществ), 15 341 0380-15 341 0449 (автомобили специализированные для лесозаготовок; специализированные прочие; специальные прочие, кроме включенных в группировку 14 341 0040 (автомобили специальные и оборудование навесное к машинам для уборки городов, кроме 14 341 0330 - 14 341 0335, 14 341 0391, 14 341 0421 (автомобили пожарные; мусоровозы, автогидроподъемники)))	10,0%
Шестая группа (имущество со сроком полезного использования свыше 10 лет до 15 лет включительно)			
14 353 3451	Машины заправочные аэродромные		6,6%
15 341 0197	Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 15т.		6,6%

габариты;
 вместимость;
 количество мест для сидения;
 колесная формула;
 мощность двигателя;
 объем двигателя;
 вид топлива (бензин, диз.топливо, газ и т.п.);
 эксплуатационный расход топлива;
 ресурс;
 тип коробки передач (механическая, автоматическая и т.п.);
 комплектация.

4.6.4. Грузовые автомобили

Аналоги к грузовым автомобилям подбираются по следующим показателям:

назначение (общее, специализированное, специальное и т.д.);
 полная масса;
 разрешенная полная масса автопоезда;
 грузоподъемность;
 тип кузова;
 колесная формула;
 мощность двигателя;
 объем двигателя;
 вид топлива (бензин, диз.топливо, газ и т.п.);
 эксплуатационный расход топлива;
 ресурс;
 габариты;
 колесная база;
 компоновочная схема (капотная, полукапотная и безкапотная);
 тип кабины (с одним или несколькими рядами сидений, наличие и количество спальных мест);
 размер грузового пространства;
 комплектация дополнительным оборудованием;
 основные характеристики дополнительного оборудования.

4.6.5. Прицепы и полуприцепы

Аналоги к прицепах и полуприцепам подбираются по следующим показателям:

назначение (общее, специализированное, специальное и т.д.);
 полная масса;
 число осей;
 ресурс;

4.7.3. Последовательность расчета УТС.

Дополнительная утрата товарной стоимости определяется по формуле:

где: — рыночная стоимость АМТС на момент, предшествующий аварии, руб.;

C_{j_f} — величина затрат на ремонт, руб.;

D_{ml} — корректирующий коэффициент, учитывающий отношение (А) стоимости ремонта к стоимости АМТС и соотношение (В) между стоимостью ремонта и стоимостью запчастей и материалов; эмпирические значения приведены в таблице 4.1.

1. Определяется отношение (А) стоимости ремонта к рыночной стоимости АМТС на момент, предшествующий аварии:

2. Определяется отношение (В) величины трудовых затрат и накладных расходов к стоимости запасных частей и материалов:

$$: K_{jz} / K_f K_{aq} \cdot 100(\%), \quad (4.7.3)$$

3. По найденным значениям А и В в таблице 4.1 определяется величина .

Таблица 4.1.

Значения коэффициента K_{UTC}

$\begin{matrix} < h \\ a_j \\ z_k \\ l \\ k \end{matrix}$	0 d : 20					20 d : 33					33 d : 45					45 d : 65					: t 65				
	< 50	50 $d < 70$	70 $d < 100$	100 $d < 130$	$< t$ 130	< 50	50 $d < 70$	70 $d < 100$	100 $d < 130$	$< t$ 130	< 50	50 $d < 70$	70 $d < 100$	100 $d < 130$	$< t$ 130	< 50	50 $d < 70$	70 $d < 100$	100 $d < 130$	$< t$ 130	< 50	50 $d < 70$	70 $d < 100$	100 $d < 130$	$< t$ 130
$\begin{matrix} > h \\ 0,2 \\ \backslash de \end{matrix}$	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	3,75	4,25	4,75	5,25	5,75	4,0	4,5	5,0	5,50	6,0
$\begin{matrix} 0,2 \\ ^h t 0,5 \\ \backslash de \end{matrix}$	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,00	5,5
$\begin{matrix} 0,5 \\ ^h t 1 \\ \backslash de \end{matrix}$	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,50	5,0
$\begin{matrix} H1 \\ ^h t 2 \\ \backslash de \end{matrix}$	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,00	4,5
$\begin{matrix} H12 \\ ^h t 3 \\ \backslash de \end{matrix}$	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,50	4,0
$\begin{matrix} H13 \\ ^h t 4 \\ \backslash de \end{matrix}$	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,00	3,5
$\begin{matrix} H14 \\ ^h t 5 \\ \backslash de \end{matrix}$	0,0	0,5	1,0	1,5	2,0	0,25	0,75	1,25	1,75	2,25	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,50	3,0

Аналогичным образом рассчитывается УТС для узлов, агрегатов и деталей АМТС.

4.8. Особенности расчета восстановительных расходов при определении размера страховой выплаты в рамках ОСГО

Восстановительные расходы, которые рассчитываются при установлении размера страховой выплаты в рамках ОСГО, согласно п.63 «Правил ОСГО», определяются как величина затрат, необходимых для приведения АМТС в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая, причем это состояние может не соответствовать требованиям закона «О безопасности дорожного движения». Дополнительные расходы, связанные с доведением АМТС до состояния, соответствующее требованиям закона, не включаются в состав восстановительных расходов.

Восстановительные расходы, направленные на приобретение материалов и запасных частей, на оплату работ по ремонту, рассчитываются по **средним ценам**, сложившимся в соответствующем регионе, причем эти цены могут отличаться от рыночных цен по которым рассчитывается стоимость ремонта. «Правила ОСГО» не регламентируют метод расчета средних цен (среднеарифметические, средневзвешенные цены и т.п.)

При определении расходов на **запасные части** необходимые для ремонта, согласно п.63 «Правила ОСГО», **учитывается износ** частей, узлов, агрегатов и деталей, используемых, при восстановительных работах, т.е., если устанавливаемые на АМТС запчасти вместо пришедших в негодность деталей, имеют износ (подержанные запчасти, приобретенные на вторич-

ном рынке), то они должны иметь стоимость ниже стоимости новых запчастей на величину износа.

4.9. Основные понятия, используемые в оценочной деятельности.

4.9.1. Субъекты экспертной и оценочной деятельности.

Субъектами экспертной деятельности являются, с одной стороны, согласно п.5 «Правил экспертизы ОСГО», привлеченные эксперт-техник или экспертная организация, деятельность которых регулируется Законом «Об ОСГО», а с другой – потребители их услуг: страховщик или потерпевший.

Согласно статье 4 Закона «Об оценочной деятельности», субъектами оценочной деятельности признаются, с одной стороны, юридические и физические лица (индивидуальные предприниматели), деятельность которых регулируется указанным законом (оценщики), а с другой – потребители их услуг (заказчики).

4.9.2. Объекты экспертной и оценочной деятельности.

Согласно п.3 «Правил экспертизы ОСГО»: «Экспертиза организуется и проводится в отношении **транспортного средства** потерпевшего или страхователя, признаваемых таковыми Законом «Об ОСГО»».

Согласно ст. 5 Закона «Об оценочной деятельности» к объектам оценки относятся:

- отдельные материальные объекты (вещи);
- совокупность вещей, составляющих имущество лиц, в том числе имущество определенного вида (движимое или недвижимое, в том числе предприятия);
- право собственности и иные вещные права на имущество или отдельные вещи из состава имущества;
- права требования, обязательства (долги);
- работы, услуги, информация;
- иные объекты гражданских прав.

В настоящей методике в качестве **основных объектов оценки** рассматриваются автотранспортные средства, их узлы, агрегаты, детали (далее по тексту – комплектующие), услуги по их ремонту, дополнительная утрата товарной стоимости, обязательства.

4.9.3. Право и основание для проведения экспертизы и оценки.

Организатор экспертизы, согласно п.6 «Правил экспертизы ОСГО», самостоятельно определяет эксперта-техника (экспертную организацию), с которым заключает договор о проведении экспертизы. Кроме того, страховщик вправе заключить с экспертом-техником (экспертной организацией) договор об экспертном обслуживании.

В соответствии с п.7 Правил, для проведения экспертизы страховщик или потерпевший обращается к эксперту-технику (экспертной организации) с **письменным заявлением**, в котором наряду с предложением **о заключении договора** указываются:

полное фирменное наименование и место нахождения **страховщика**, фамилия, имя, отчество, дата, место рождения, место жительства **потерпевшего** – физического лица или полное наименование и место нахождения потерпевшего – юридического лица; **вопросы**, требующие разрешения в процессе проведения экспертизы.

Согласно п.13 «Стандартов оценки», проведение оценки включает в себя следующие этапы:

- а) **заключение с заказчиком договора** об оценке;
- б) **установление количественных и качественных характеристик** объекта оценки;
- в) **анализ рынка** к которому относится объект оценки;
- г) **выбор метода** (методов) оценки в рамках каждого из подходов к оценке и осуществление необходимых расчетов;
- д) **обобщение результатов**, полученных в рамках каждого из подходов к оценке, и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;
- е) **составление и передача** заказчику **отчета** об оценке объекта оценки (далее - отчета) об оценке.

4.9.5. Требования к договорам об экспертизе и оценке.

В соответствии с п.7 «Правил экспертизы ОСГО», для проведения экспертизы страховщик или потерпевший обращается к эксперту-технику (экспертной организации) с **письменным заявлением**, в котором наряду с предложением **о заключении договора** указываются:

полное фирменное наименование и место нахождения **страховщика**;
фамилия, имя, отчество, дата, место рождения, место жительства **потерпевшего** – физического лица или полное наименование и место нахождения потерпевшего – юридического лица;
вопросы, требующие разрешения в процессе проведения экспертизы.

Никаких особых требований к договору о проведении экспертизы не выдвигается.

Согласно статье 9 Закона «Об Оценочной деятельности», "Договор между оценщиком и заказчиком заключается в письменной форме и не требует нотариального удостоверения.

Договор должен содержать:

точное описание объекта оценки;

если объект оценки принадлежит юридическому лицу, указываются его **реквизиты и балансовая стоимость;**

перечень использованных данных с указанием источников их получения;

перечень документов, используемых оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики объекта оценки;

принятые **допущения;**

последовательность определения стоимости объекта **оценки** и ее **итоговая величина**, а также **ограничения и пределы** применения полученного **результата;**

дата определения стоимости объекта оценки;

иные сведения, которые необходимы для полного и недвусмысленного толкования результатов проведения оценки объекта, отраженных в отчете.

Отчет также может содержать иные сведения, являющиеся, по мнению оценщика, существенно важными для полноты отражения примененного им метода расчета стоимости объекта оценки.

Для проведения оценки отдельных видов объектов оценки законодательством Российской Федерации могут быть предусмотрены специальные формы отчетов.

Отчет должен быть:

пронумерован постранично;

прошит;

скреплен печатью;

подписан оценщиком - индивидуальным предпринимателем или работником юридического лица, который соответствует требованиям статьи 24 Федерального Закона «Об Оценочной деятельности» и осуществил оценку объекта оценки;

подписан руководителем.

4.9.6.3. > h k l h \ _ j g h k l v h l q _ l Z

Итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете, признается достоверной, если в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, или в судебном порядке не установлено иное (ст. 12 Закона «Об Оценочной деятельности»).

4.9.6.4. H k i h j b f h k l v k \ _ ^ _ g b c k h ^ _ j ` Z s b o k y \ h l q _ l _

В случае наличия спора о достоверности величины рыночной или иной стоимости объекта оценки, установленной в отчете, в том числе и в связи с имеющимся иным отчетом об оценке этого же объекта, указанный спор подлежит рассмотрению судом, арбитражным судом, третейским

образовании, подтверждающий получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности

4.9.7.2. Кjhdb ijh_^_gby wdkj_jlba u b hp_gdb

Согласно п.9 «Правил экспертизы ОСГО», срок проведения экспертизы устанавливается экспертом-техником (экспертной организацией) по согласованию со страховщиком (потерпевшим)» с учетом требований статей 12 и 13 Закона «Об ОСГО»:

Страховщик обязан **осмотреть** поврежденное имущество и **организовать его экспертизу (оценку)** в срок не более чем **пять рабочих** со дня соответствующего обращения потерпевшего, если иной срок не согласован страховщиком с потерпевшим» (п.3 ст 12);

Страховщик рассматривает заявление потерпевшего о страховой выплате и приложенные к нему документы в течение **15 дней** со дня их получения. В течение указанного срока страховщик обязан произвести страховую выплату потерпевшему или направить ему мотивированный отказ.

Все документы (материалы) **по оценке** должны быть подготовлены и выданы заказчику, как правило, **не позднее десяти дней после осмотра** автотранспортного средства. Иные сроки исполнения могут быть установлены по согласованию с заказчиком.

4.9.7.3. Н[yaZgg hklb b hl_lkl_gghklv wdkj_jlZ b hp_g

Эксперт-техник (экспертная организация) обязан **вести регистрацию** и учет всех заключенных договоров о проведении экспертизы и выданных экспертных заключений (п.11 «Правил экспертизы ОСГО»);

Эксперт-техник (экспертная организация) **несет ответственность**, предусмотренную законодательством Российской Федерации:

за **неисполнение** либо ненадлежащее исполнение обязательств по договору (п.12 «Правил экспертизы ОСГО»);

за **составление заведомо ложного экспертного заключения** (п.13 «Правил экспертизы ОСГО»);

Согласно п.11 «Правил экспертизы ОСГО»и статье 15 Закона «Об Оценочной деятельности», **оценщик и эксперт обязаны:**

сообщать заказчику о невозможности своего участия в проведении оценки или экспертизы вследствие возникновения обстоятельств, препятствующих проведению объективной оценки или экспертизы;

обеспечивать сохранность документов, получаемых от заказчика и третьих лиц в ходе проведения оценки объекта оценки или экспертизы;

хранить копии отчетов об оценке и экспертных заключений и другой документации, связанной с проведением оценки и экспертизы, в

если в отношении объекта оценки оценщик имеет вещные или обязательственные права вне договора;

если оценщик является учредителем, собственником, акционером, кредитором, страховщиком юридического лица, либо юридическое лицо является учредителем, акционером, кредитором, страховщиком оценочной фирмы.

если имеет место вмешательство заказчика либо иных заинтересованных лиц в деятельность оценщика, если это может негативно повлиять на достоверность результата проведения оценки объекта оценки, в том числе ограничение круга вопросов, подлежащих выяснению или определению при проведении оценки.

4.9.7.6. J Z a f _ j h i e Z l u l j m ^ Z w d k i _ j l Z b h p _ g s b d Z

Согласно п.9 «Правил экспертизы ОСГО», оплата услуг эксперта-техника (экспертной организации), а также возмещение иных расходов, понесенных им в связи с проведением экспертизы, производятся в соответствии с заключенным договором.

Размер оплаты оценщику за проведение оценки не может зависеть от итоговой величины стоимости объекта оценки (ст. 16 Закона «Об Оценочной деятельности»).

113. РД 37.001.268-99 "Рекомендации по проведению предпродажной подготовки грузовых автомобилей и автобусов". - Москва.
114. РД 37.009.09-85 "Руководство по организации диагностирования легковых автомобилей на СТО системы "Автотехобслуживание". - Москва.
115. РД 37.009.024-92 "Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей".
116. РД 37.009.026-92 "Положение о технич. обслуживании и ремонте автотранспортных средств, принадлежащих гражданам (легковые и грузовые автомобили, автобусы, минитрактора)". - Москва.
117. РД-200-РСФСР-15-0150-81 "Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта". - Москва.
118. ТУ 37.91.0167-97. Приемка, ремонт и выпуск из ремонта автомобилей ВАЗ предприятиями Автотехобслуживания "АвтоВАЗтехобслуживание".
119. ТУ 4538-140-00232934-98. Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей ВАЗ предприятиями Автотехобслуживания "АвтоВАЗтехобслуживание".
120. РТМ 37.001.050-78. Контроль геометрии шасси легковых автомобилей на станциях технического обслуживания. - Москва.
121. Инструкция ИД 37.91.027-94. Техническая экспертиза автомобилей ВАЗ. Тольятти.
122. Нормы расхода лакокрасочных материалов для ремонтной окраски автомобилей. - Москва.
123. Нормы расхода основных и вспомогательных материалов для технического обслуживания и ремонта автомобилей ВАЗ. «АвтоВАЗтехобслуживание».
124. Техническая информация по применению лакокрасочных материалов концерна DuPont.
125. "Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта". - Москва.
126. Единые нормы амортизационных отчислений. - Москва.

5.2.6. Автомобильные каталоги.

127. Каталог "Мир легковых автомобилей"(ежегодник). М.: За рулем.
128. Каталог "AUTOMOBIL REVUE" (ежегодник). Москва.
129. Каталог "Мир грузовиков"(ежегодник). М.: За рулем.
130. Каталог автотехники МАЗ. Минск.

5.2.7. Каталоги запасных частей для ОТЕЧЕСТВЕННЫХ автомобилей и двигателей.

ВАЗ

131. Каталог ремонтных вставок для кузовов легковых автомобилей ВАЗ. – Тольятти.:ВАЗ.
132. Каталог деталей ВАЗ-1111, ВАЗ-2101, 2102, ВАЗ-2104, 2105, ВАЗ-2105, ВАЗ-2106,ВАЗ-2107, ВАЗ-2108, 2109, ВАЗ-2110, 2111, 2112, ВАЗ-2115, ВАЗ-21213, 21214, 21215, 21216, 21218.

АЗЛК и Иж

133. Москвич-412ИЭ, ИЖ-21251, 2715-01, 27151, Иж-2126; АЗЛК-2141, 21412, 214110.

ГАЗ (легковые)

134. ГАЗ-24; ГАЗ-31029; ГАЗ-31029 (кузовные детали); ГАЗ-3102; ГАЗ-3110.

ГАЗ (грузовые)

135. ГАЗ-53, ГАЗ-52, ГАЗ-66, ГАЗ-3307, ГАЗ-3302, 33021, ГАЗ-2705.

УАЗ

136. УАЗ-3741, 3962, 3303, 2206, 3909; УАЗ-452, 452 А/В/Д ; УАЗ-3151,3153; УАЗ-3160; УАЗ-31601, 31605, УАЗ-31604.

ЗИЛ

137. ЗИЛ-130, ЗИЛ-131, ЗИЛ-431410, ЗИЛ-4331, ЗИЛ-433360, 442160, ЗИЛ-5301.

МАЗ/МоАЗ

138. Справочник применяемости запчастей МАЗ.
139. МАЗ-5551, 53371, 5337, 642210, 54323, 5516; МАЗ-6317; МАЗ-6303, 53363, 53366; МАЗ-543202, 543203, 543208, 551605, 555102, 642205, 642208; МАЗ-437040;
140. МАЗ-93892, 9758 (9758-30), 83781, 93866, 938662, 93802, 9506.
141. МоАЗ-75051, 7505.

5.3.6. Литература по специализированной технике

30. Baumaschinen (Строительная и дорожная техника) покупка или продажа P_gu gZ gh\mx b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

31. Baumaschinen. (Строительная и дорожная техника) покупка и продажа P_gu gZ gh\mx b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm aZ ihke_^gb_ wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

32. Gabelstapler (Автопогрузчики) покупка или продажа P_gu gZ gh\u_ b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

33. Gabelstapler(Автопогрузчики) покупка и продажа. P_gu gZ gh\u_ b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

34. Krane (грузоподъемные автокраны) P_gu gZ gh\u_ b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

35. LKW-Ladekrane (Погрузочные автокраны) P_gu gZ gh\u_ b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

36. Hubarbeitsbühnen (Подъемники) P_gu gZ gh\u_ b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

37. Hoch- und Tiefbaugeräte. (Землеройная техника) P_gu gZ gh\mx b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb

38. Kommunale Fahrzeuge und Geräte (Коммунальная техника) P_gu gZ gh\mx b ih^_j`Zggmx kljhbl\_evgmx b ^hjh`gmx l_ogbdkm maZ_lhfk en_k`egh\bc wdkiemZIZpbb \=_jfZgbb