

**РОССИЙСКОЕ ОБЩЕСТВО ОЦЕНЩИКОВ**

**ИП Кондаков И.В., Свидетельство 52 № 003702482 от 23.03.2007г.,  
ИНН 525603762340, ОГРНИП 307525608200017**


**ОТЧЁТ**

**об определении рыночной стоимости автомобиля  
Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX  
в доаварийном состоянии и  
права требования на возмещение убытков**

**Заказчик: Петров Андрей Андреевич**

**Оценщик: Кондаков И.В., член СРО "Общероссийская  
Общественная Организация "Российское  
Общество Оценщиков", рег. № '003257.**

603086, г.Н.Новгород, б-р Мира, 14.

 +7 951 905 1810

e-mail:essko@mail.ru.

Дата оценки: 01.08.2011г.

Дата составления отчета: 02.09.2011г.

Архивный номер отчёта: 266

**Нижний Новгород  
2011**

\*\*\*

## РОССИЙСКОЕ ОБЩЕСТВО ОЦЕНЩИКОВ



ИП Кондаков И.В., Свидетельство о регистрации 52 № XXXXXXXXXXXX от 23.03.2007г.,  
ИНН 525XXXXXXXXX, ОГРНИП XXXXXXXXXXXX

603086, г.Н.Новгород, б-р Мира, 14; тел. +7 951 905 1810, e-mail:essko@mail.ru.

г. Нижний Новгород

02.09.2011г.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОЦЕНКИ.

Уважаемый Андрей Андреевич!

Оценщик согласно договора № 265 от 26.08.2011г. произвел расчёт рыночной стоимости автомобиля Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX гос. № У000РО52 в доаварийном состоянии и права требования на возмещение убытков, возникшего в результате повреждении автомобиля в ДТП.

Оценка произведена по состоянию на: 04.08.2011

Характеристика объекта оценки, описание методов, положений, условий и результаты оценки содержатся в Отчёте № 266 от 02.09.2011, который является неотъемлемой частью данного заключения о стоимости.

Отчет выполнен в полном соответствии с Федеральным законом № 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации", Федеральными стандартами оценки ФСО №№ 1,2,3.

Основываясь на фактах, информации, предоставленной Заказчиком, ценах, сложившихся на вторичном рынке и примененных в настоящем Отчете методах оценки с учетом принятых допущений и предположений, Оценщик пришел к заключению, что наиболее вероятная рыночная стоимость объектов

Объект оценки	Рыночная	Рыночная стоимость
Автомобиль Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX	696 000	
Право требования на возмещение убытков, возникшее в	53 398	51 099
- восстановительный ремонт	47 478	45 179
- величина утраты товарной (рыночной) стоимости	5 920	5 920

В соответствии с основными принципами оценки Оценщик является независимым. Размер вознаграждения за данную работу не ставился в зависимость от результатов оценки. У оценщика нет текущих или будущих интересов в оцениваемой собственности, являющейся предметом настоящего отчета.

Оценщик \_\_\_\_\_ И.В.Кондаков

\*\*\*

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.	4
1.1. Основные факты и выводы	4
1.2. Перечень использованных при проведении оценки объекта оценки данных с указанием источников их получения.	6
1.3. Заявление о соответствии (сертификат качества оценки).	6
1.4. Допущения и ограничительные условия, использованные оценщиком при проведении оценки.	7
1.5. Применяемые стандарты оценочной деятельности и обоснование их применения.	7
2. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ.	8
2.1. Используемые термины и определения.	8
2.2. Содержание и объем работ, использованных для проведения оценки (процедура оценки).	8
2.3. Обоснование выбора подходов при определении стоимости объекта.	9
3. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТОВ ОЦЕНКИ.	10
4. ОБЗОР РЫНКА ОБЪЕКТОВ ОЦЕНКИ.	12
5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ТС В ДОАВАРИЙНОМ СОСТОЯНИИ.	13
5.1. Расчёт составляющей остаточной стоимости, учитывающей разукomплектацию.	16
5.2. Расчёт составляющей остаточной стоимости, учитывающей замену агрегатов на другие.	16
5.3. Расчёт составляющей остаточной стоимости, учитывающей установку дополнительного оборудования.	16
5.4. Расчет стоимости устранения неисправностей и эксплуатационных дефектов.	17
5.5. Рыночная стоимость ТС в доаварийном состоянии	17
6. СОГЛАСОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.	18
7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ПРАВА ТРЕБОВАНИЯ НА ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ.	19
8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОЦЕНКИ.	24
ПРИЛОЖЕНИЯ	25

\*\*\*

## 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.

## 1.1. Основные факты и выводы

## Информация об объекте оценки

Объекты оценки:	легковой автомобиль Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX; право требования на возмещение убытков, возникшее в результате повреждения АМТС в ДТП, в составе: - стоимости восстановительного ремонта транспортного средства; - величины утраты товарной (рыночной) стоимости			
Балансовая стоимость АМТС	Отсутствует, поскольку АМТС является собственностью физического лица			
Результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке:	<b>Объект оценки</b>	<b>Затратный подход, руб.</b>	<b>Сравнительный подход, руб.</b>	<b>Доходный подход, руб.</b>
	легковой автомобиль Ssang Yong KYRONII	721 815	685 538	мотивированный отказ
	право требования на возмещение убытков, возникшее в результате повреждения АМТС:			
	- стоимость восстановительного ремонта	47 478	не применялся	мотивированный отказ
	- стоимость восстановительного ремонта с учетом износа АМТС	45 179	не применялся	мотивированный отказ
	- величина утраты товарной (рыночной) стоимости	5920	не применялся	мотивированный отказ
Итоговая величина стоимости объекта оценки, руб.	<b>Объект оценки</b>	<b>Рыночная стоимость, руб.</b>		<b>Рыночная стоимость с учетом износа АМТС, руб.</b>
	легковой автомобиль Ssang Yong KYRONII	696 000		-
	право требования на возмещение убытков, возникшее в результате повреждения АМТС:			
	- <i>восстановительный ремонт</i>	47 478		45 179
	- <i>величина утраты товарной (рыночной) стоимости</i>	5 920		5920

## Задание на оценку:

Объект оценки:	легковой автомобиль Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX; право требования на возмещение убытков, возникшее в результате повреждения АМТС в ДТП, в составе: -стоимости восстановительного ремонта транспортного средства; - величины утраты товарной (рыночной) стоимости
Имущественные права на объект оценки, ограничения и обременения указанных прав:	Право собственности. На дату оценки обременения отсутствуют.
Вид определяемой стоимости:	Рыночная
Цели и предполагаемое использование результатов оценки:	Определение рыночной стоимости транспортного средства в доаварийном состоянии и права требования на возмещение убытков, возникшего в результате повреждения АМТС в ДТП, для страхового возмещения
Основание для оценки:	Договор № 265 от 26.08.2011г.
Порядковый номер отчета:	266
Дата определения стоимости (дата оценки, дата проведения оценки):	04.08.2011 г.
Срок проведения оценки:	с 26.08.2011 г. по 02.09.2011 г.

\*\*\*

Дата составления отчета:	02.09.2011 г.
Дата обследования объекта оценки:	26.08.2011 г.
Собственник:	Петров Андрей Андреевич согласно ПТС 25МХ6XXXXX
Реквизиты Собственника:	Паспорт 22 32 XXXXXX, выдан 01.06.2011г. УВД Автозаводского р-на г.Н.Новгорода, зарегистрирован по адресу: г.Н.Новгород, ул.Жириновского, 10-29
Ограничения, связанные с предполагаемым использованием результатов оценки:	Результаты оценки могут быть использованы только в соответствии с предполагаемым использованием – для страхового возмещения
Допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка:	Приведены в п. 1.4

**Информация о Заказчике**

Заказчик:	Петров Андрей Андреевич
Реквизиты Заказчика:	Паспорт 22 32 XXXXXX, выдан 01.06.2011г. УВД Автозаводского р-на г.Н.Новгорода, зарегистрирован по адресу: г.Н.Новгород, ул.Жириновского, 10-29

**Информация об Оценщике**

Исполнитель:	ИП Кондаков И.В.
Реквизиты исполнителя:	ИНН XXX, ОГРНИП XXX от 23.03.2007 г., р/с XXX в Филиале "ТрансКредитБанка" в г.Нижнем Новгороде, кор/счёт XXX, БИК XXX.
Оценщик:	Кондаков Игорь Вячеславович Паспорт 22 32 XXXXX, выдан 01.10.2011г. УВД Автозаводского района г.Н.Новгорода, зарегистрирован по адресу: г.Н.Новгород, пр.Ельцина,2-14
Местонахождение оценщика:	г.Н.Новгород, б-р Мира, 14
Данные о членстве в СРО:	Член СРО "Общероссийская Общественная Организация "Российское общество оценщиков", рег.номер '00XXXX
Страхование гражданской ответственности оценщика:	Полис ОАО "РОСНО" № Г10-XXXXX11/SY-210-01R от 12.01.2011г., срок страхования до 14.01.2012г.
Сведения о профессиональном образовании:	Диплом серия ПП № XXXXX о профессиональной подготовке по программе "Оценка стоимости предприятия (бизнеса)" выдан на основании решения Государственной аттестационной комиссии (ГАК) Нижегородского государственного университета им.Н.И.Лобачевского от 25.02.2005г. Свидетельство о повышении квалификации по программе "Оценочная деятельность" № XXX выдано Нижегородским государственным университетом им.Н.И.Лобачевского 04.07.2011 г. Диплом серия XX № XXXX по специальности "Автомобили и тракторы" выдан на основании решения ГАК Горьковского политехнического института института им. А.А.Жданова от 02.07.1884г. Диплом серия X № XXXX по специальности "Автомобилестроение. Кузовостроение" выдан на основании решения ГАК Горьковского автомеханического техникума от 25.02.1876г.
Стаж работы в оценочной деятельности:	с 25.02.2005 г.

\*\*\*

## **1.2. Перечень использованных при проведении оценки объекта оценки данных с указанием источников их получения.**

### **1.2.1. Законы и нормативные акты, используемые при оценке.**

Гражданский Кодекс РФ, части 1,2.

В отношении оценочной деятельности ГК РФ содержит значительное количество положений, связанных с определением стоимости, а также устанавливает объекты гражданских прав, их классификацию, виды и возможность участия в гражданском обороте.

Федеральный закон от 29.07.1998г. "Об оценочной деятельности в РФ" № 135-ФЗ.

В соответствии с ФЗ об оценке (ст.1) он является специальным по отношению к иным актам, регулирующим вопросы оценочной деятельности в гражданских правоотношениях. Это означает, что федеральные законы, законы субъектов РФ, иные нормативные акты в части, затрагивающей вопросы оценочной деятельности, не должны противоречить Закону об оценке. Если такие противоречия возникают, то соответствующие положения иных законов и нормативных актов применению не подлежат.

Федеральные стандарты оценки ФСО №№1, 2, 3

Стандарты и правила осуществления оценочной деятельности РОО

Федеральный закон от 25.04.2002г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" № 40-ФЗ.

Закон об организации страхового дела в Российской Федерации № 4015-1 от 27.11.1992 г. в редакции Федерального закона от 10.12.2003г. № 172-ФЗ.

### **1.2.2. Литература.**

1. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств., М., Дело., 2002г., 256с.

2. Методическое руководство Центра судебной экспертизы РФ "Исследование АМТС в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки". Утверждено Минюстом РФ 24.10.2007г.

3. Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния. Р-03112194-0376-98. Утверждена Минтрансом РФ 10.12.1998г.

4. Андрианов Ю.В. Экспертиза транспортных средств при ОСАГО. М., РИО МАОК, 2008г., 399с.

5. Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств. Утверждено ПП РФ № 361 от 24.05.2010 г.

6. Сборник региональных стоимостей по видам ремонтных работ ООО "Прайс-Н", 2011.

7. Интернет: [www.irr.ru](http://www.irr.ru); [exist.ru](http://exist.ru); [auto.nnov.ru](http://auto.nnov.ru).

### **1.2.3. Документы, используемые оценщиком и устанавливающие количественные и качественные характеристики объекта оценки**

1. ПТС 25МХ6XXXXX, предоставлен Заказчиком

2. Акт осмотра АМТС Ssang Yong KYRONII от 26.08.2011 г.

Прочие источники получения данных приводятся в тексте отчета по мере изложения.

## **1.3. Заявление о соответствии (сертификат качества оценки).**

Подписавший данный Отчёт оценщик (далее Оценщик) настоящим удостоверяет, что в соответствии с имеющимися у него данными:

1. Факты, изложенные в Отчёте, верны и соответствуют действительности.

2. Содержащиеся в Отчёте анализ, мнения и заключения принадлежат самому Оценщику и действительны строго в пределах ограничительных условий и допущений, являющихся частью настоящего Отчёта.

3. Оценщик не имеет ни настоящей, ни ожидаемой заинтересованности в оцениваемом имуществе, и действует непредвзято и без предубеждения по отношению к участвующим сторонам.

4. Вознаграждение Оценщика не зависит от итоговой оценки стоимости, а также тех событий, которые могут наступить в результате использования заказчиком или третьими сторонами выводов и заключений, содержащихся в Отчёте.

5. Оценка проведена, а Отчёт составлен в соответствии с Федеральным законом от 29.07.1998г. № 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации", Федеральными стандартами оценки ФСО №№1, 2, 3, стандартами СРО "РОО" и другими нормативными актами, действующими на территории Российской Федерации в области оценки.

6. Оценщик проводит осмотр объекта оценки лично.

\*\*\*

#### **1.4. Допущения и ограничительные условия, использованные оценщиком при проведении оценки.**

Приводимый в отчете анализ, мнения и заключения Оценщика ограничиваются высказанными предположениями и ограничительными условиями, указанными ниже.

1. Настоящий отчет достоверен лишь в полном объеме. Ни Заказчик, ни Оценщик, ни любой иной пользователь не могут использовать отчет (или любую его часть) иначе, чем это предусмотрено договором об оценке.

2. Оценщик не несет ответственности за истинность информации, связанной с подтверждением прав на оцениваемую собственность и/или за истинность юридического описания этих прав. Оцениваемая собственность считается свободной от каких-либо дополнительных претензий или ограничений, кроме обременений, оговоренных в отчете.

3. В процессе подготовки отчета Оценщик исходил из достоверности всей документации и устной информации по объекту оценки, предоставленной в его распоряжение Заказчиком, поскольку в обязанности Оценщика, в соответствии с договором об оценке, не входит проведение экспертизы правоустанавливающих документов на объект оценки на предмет их подлинности и соответствия действующему законодательству. Все выводы имеют силу только при условии достоверности этой информации.

4. Оценщик предполагает отсутствие каких-либо скрытых фактов, влияющих на оцениваемую собственность и на результат ее оценки. Оценщик не несет ответственности за наличие таких скрытых фактов.

5. Сведения, полученные Оценщиком из внешних источников, считаются достоверными. Однако Оценщик не может гарантировать точность информации большую, чем точность исходных материалов, взятых из литературы, или представленной Заказчиком документации.

6. В отчете используются модели и расчетные формулы, в основе которых лежат те или иные допущения. Эти допущения Оценщик отражает в отчете по мере обращения к ним. Принятые допущения и ограничения следует учитывать при использовании представленных результатов.

7. Мнение Оценщика относительно рыночной стоимости объекта оценки действительно только на дату оценки. Оценщик не принимает на себя никакой ответственности за изменение экономических, юридических или иных факторов, которые могут возникнуть после этой даты и повлиять на рыночную (и/или общеэкономическую, и/или социальную и др.) ситуацию, а, следовательно, и на стоимость оцениваемого объекта.

8. Отчет об оценке содержит профессиональное мнение Оценщика относительно рыночной стоимости оцениваемого объекта для предполагаемого использования результатов оценки. Но этот отчет не является гарантией того, что будущие партнеры или контрагенты Заказчика согласятся с оценкой стоимости, определенной Оценщиком.

9. В отчете могут не учитываться отдельные факторы, оказывающие незначительное влияние на результаты оценки (в пределах погрешности метода).

10. Оценщик не выполнял полное техническое диагностирование объекта и его основных агрегатов, которое позволило бы обнаружить и учесть в оценке скрытые дефекты.

11. Изготовители транспортных средств устанавливают нормативы на ремонт кузовных деталей и устранение перекосов, но они, безусловно несут рекомендательный характер, т.к. относятся к виртуальному транспортному средству с абстрактными повреждениями в неопределенном месте, неопределенной степени, неопределенного направления и т.д. Поэтому оценщик оставляет за собой право вносить корректировки в зависимости от вышеперечисленных факторов.

12. Оценщик не отвечает в суде по вопросам, связанным с объектом оценки, за исключением случаев, оговариваемых отдельными договорами.

Оценщик не принимает на себя какой-либо ответственности за убытки, которые могут возникнуть у заказчика или другой стороны вследствие нарушения и/или игнорирования сформулированных ограничивающих условий.

#### **1.5. Применяемые стандарты оценочной деятельности и обоснование их применения.**

Отчет выполнен в соответствии с Федеральными стандартами оценки №1, 2, 3. Оценщик является членом СРО "Российское Общество Оценщиков", поэтому в настоящей работе соблюдаются требования "Стандартов и правил осуществления оценочной деятельности РОО".

\*\*\*

## 2. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ.

### 2.1. Используемые термины и определения.

**Заказчики (потребители услуг)** - субъекты Российской Федерации, юридические или физические лица, использующие, приобретающие, заказывающие, либо имеющие намерение воспользоваться услугами по оценке имущества.

**Оценщик** - физическое лицо, являющееся членом саморегулируемой организации оценщиков и застраховавшее свою ответственность в соответствии с требованиями Федерального закона №135-ФЗ

**Транспортное средство** (далее по тексту - ТС) - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Легковой автомобиль - транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не более 8 мест для сидения, не считая место водителя.

**Отчет об оценке** - документ, содержащий обоснованное и доказательное изложение результатов оценки транспортного средства в соответствии с требованиями законодательства РФ. Является предметом договора между Заказчиком и Оценщиком транспортного средства.

**Место оценки** - географическое наименование места, находящегося в границах конкретных товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта и услуг по ремонту транспортных средств на территории РФ, для условий которых проводится оценка стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости ремонта (восстановления) транспортных средств и ущерба от их повреждения. Определяется Заказчиком проведения оценки, если иное не установлено законодательством РФ.

**Ущерб от повреждения (материальный ущерб)** - величина уценки транспортного средства в результате полученных повреждений или величина понесенных расходов при восстановлении транспортного средства до состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением, с учетом невозможности восстановления его до указанного состояния при проведении отдельных видов работ по ремонту.

В первом случае ущерб определяется как реальная потеря стоимости транспортного средства в результате повреждения.

Во втором случае ущерб определяется как сумма расходов на восстановление поврежденного транспортного средства до состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением (стоимость ремонта), и величины утраты (потери) стоимости транспортного средства в результате проведения работ по его восстановлению.

**Стоимость** объекта оценки - расчетная величина цены объекта оценки, определенная на дату оценки в соответствии с выбранным видом стоимости.

**Сумма затрат на восстановительный ремонт** - сумма затрат на устранение повреждений транспортного средства, включающая в себя трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги и другие обязательные платежи, а также прибыль.

**Износ** (в оценочной деятельности) - относительная потеря стоимости транспортного средства в процессе эксплуатации из-за физического и функционального износа.

**Датой оценки** (датой проведения оценки, датой определения стоимости) является дата, по состоянию на которую определяется стоимость объекта оценки

**Перекося кузова** – это нарушение сверх допустимых пределов геометрических параметров проемов (окон, дверей, капота, крышки багажника), а также местоположения базовых точек крепления силового агрегата, подвесок (мостов) и узлов трансмиссии на основании каркаса несущего кузова.

### 2.2. Содержание и объем работ, использованных для проведения оценки (процедура оценки).

Проведение оценки включает в себя следующие этапы:

- заключение договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;
- сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки;
- применение подходов к оценке, включая выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов;
- согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;
- составление отчета об оценке

\*\*\*



### **2.3. Обоснование выбора подходов при определении стоимости объекта.**

Определение стоимости осуществляется с учетом всех факторов, существенно влияющих на ценность рассматриваемого объекта оценки. При определении стоимости объекта оценки могут использоваться три подхода:

- затратный;
- сравнительный;
- доходный.

Использование трех подходов приводит к получению трех разных величин стоимости одного и того же объекта. После анализа результатов, полученных разными подходами, окончательная оценка стоимости объекта оценки устанавливается исходя из того, какой подход(ы) наиболее соответствует оцениваемому объекту.

Основные общеэкономические принципы, которые необходимо соблюдать при оценке стоимости объектов имущества, основанные на представлении владельца имущества:

'- Принцип полезности. Объект обладает стоимостью только тогда, когда он полезен потенциальному владельцу, т.е. способен удовлетворять его ожидаемые потребности в определенном месте и в течение определенного времени.

'- Принцип замещения. Разумный покупатель не заплатит за данный объект больше, чем наименьшая цена, запрашиваемая за другой объект с эквивалентной полезностью.

'- Принцип ожидания. Покупатель вкладывает средства в объект сегодня, так как ожидает от объекта получение потока доходов в будущем.

#### **Затратный подход.**

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

Затратный подход в оценке основывается на принципе замещения, который гласит, что осведомленный покупатель не заплатит за объект большую сумму, по сравнению с затратами на производство (приобретение) аналогичного объекта одинаковой полезности с сопоставимыми технико-эксплуатационными показателями.

В данной работе затратный подход используется при расчете стоимости АМТС и права требования на возмещение убытков, возникшее в результате повреждения в ДТП АМТС.

#### **Сравнительный (рыночный) подход.**

Сравнительный подход - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с объектами - аналогами объекта оценки, в отношении которых имеется информация о ценах.

При оценке в рамках рыночного подхода для того, чтобы получить наиболее вероятную цену продажи оцениваемой собственности, анализируются данные о недавних продажах и цены предложений на аналогичные объекты. Использование рыночного метода зависит от наличия данных по сравнимым объектам собственности, проданным или предлагаемым на рынке.

Рыночные данные анализируются с точки зрения сравнимости и соответствия оцениваемой собственности. Как правило, нельзя найти точно такой же проданный объект, поэтому в данные о сравнимой продаже необходимо вносить корректировки, чтобы устранить различия между проданным и оцениваемым объектом. Корректируются данные по сравниваемому, а не по оцениваемому объекту.

В данной работе сравнительный подход используется при расчете стоимости АМТС. Сравнительный подход не может быть использован для определения затрат на восстановительный ремонт и величины УТС, поскольку повреждения всегда носят индивидуальный характер и подбор сопоставимых объектов-аналогов не представляется возможным.

#### **Доходный подход.**

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

Подход с точки зрения дохода представляет собой процедуру оценки стоимости, исходя из того принципа, что стоимость имущества непосредственно связана с текущей стоимостью всех будущих чистых доходов, которые принесет данное имущество, т.е. инвестор приобретает приносящее доход имущество на сегодняшние деньги в обмен на право получать в будущем доход от его коммерческой эксплуатации и от последующей продажи.

Доходный подход не может быть использован для определения стоимости восстановительного ремонта и величины УТС, поскольку восстановительный ремонт и УТС не могут быть источником доходов.

\*\*\*

### 3. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТОВ ОЦЕНКИ.

#### 3.1. Объект оценки № 1.

Объект оценки представляет собой легковой автомобиль Ssang Yong Kyron II 2010 года выпуска. SsangYong Kyron - внедорожник южнокорейской компании SsangYong. Выпускается с 2005 года. Построен на той же платформе, что и Actyon, однако, отличается от соплатформенного кроссовера внешне и в оформлении интерьера. SsangYong Kyron стал первой продукцией автосборочного предприятия "Соллерс-Дальний Восток", расположенного во Владивостоке и открывшегося 29 декабря 2009 года.

Производство SsangYong Kyron стартовало в 2005 году, в 2007 был проведён рестайлинг автомобиля, затронувший переднюю часть кузова, в том числе светотехнику, и цветовую гамму салона. На многие внешние рынки кроссовер 2007 модельного года поставляется как New Kyron, однако, на российском рынке название автомобиля менять не стали. Несущий элемент конструкции — рама. Полный привод является подключаемым, переключение между режимами работы трансмиссии происходит по команде водителя. В обычных условиях Kyron является заднеприводным.



Доступна единственная блокировка дифференциала - в заднем мосту установлен самоблокирующийся агрегат. Официально на российский рынок поставляются автомобили с 2,3-литровым бензиновым двигателем (150 л.с.) и 2-литровым турбодизелем (141 л.с.), в Корее выпускаются и автомобили с 2,7-литровым дизелем. Помимо механических коробок передач, внедорожники комплектуются 6-ступенчатыми АКПП с возможностью ручного переключения.

#### Технические характеристики Ssang Yong KYRONII.

Год начала выпуска: 2005 г.  
 Привод: полный  
 Передняя подвеска: двойной поперечный рычаг  
 Задняя подвеска: зависимая пружинная  
 Передние тормоза: Дисковые вентилируемые  
 Задние тормоза: Дисковые  
 Тип кузова: универсал  
 Количество дверей: 5  
 Количество мест: 5  
 Длина, мм: 4660  
 Ширина, мм: 1880  
 Высота, мм: 1755  
 Колея колес спереди/сзади, мм: 1570/1570  
 Колесная база, мм: 2740  
 Клиренс передней/задней оси, мм: 210/190  
 Угол въезда/съезда, град.: 26/23  
 Свес передний/задний, мм: 885/1035  
 Двигатель  
 Объем двигателя, куб.см: 2295  
 Мощность (л/с) / при оборотах в минуту: 150 / 5500  
 Крутящий момент (Нм) / при оборотах в минуту: 214 / 3500  
 Расположение клапанов и распр. вала: Верхнеклапанный с двумя распределительными валами  
 Компоновка двигателя: Спереди, поперечно  
 Тип двигателя: L4

Осмотр и фотографирование объекта оценки проводились оценщиком 1 категории Кондаковым И.В. 26.08.2011 г. при естественном освещении без применения подъемных и измерительных средств, с приглашением заинтересованных лиц.

Следующие данные приводятся согласно ПТС объекта оценки и по результатам осмотра.

Марка ТС: Ssang Yong KYRONII	гос. №: У000Р052	трансмиссия: МКП
VIN: Z8US0A16SA00XXXXX	ДВС №: 161951*1000XXXX	
Тип ДВС: бензиновый	кузов №: Z8US0A16SA00XXXXX	
Дата выпуска: 28.06.2010	объем, л: 2,295	
Пробег, км: 17292	ПТС №: 25МХ6XXXXX	цвет: серебристый

\*\*\*

Базовая комплектация Ssang Yong Kyron (согласно прайс-листу салона "Sollers", тел. 246-77-77). система подключаемого полного привода (Part Time), ABS, подушки безопасности водителя и переднего пассажира, энергопоглощающая рулевая колонка, регулируемые по высоте 3-точечные ремни безопасности водителя и переднего пассажира с преднатяжителями и ограничителем нагрузки, ГУР, кондиционер, центральный замок с дистанционным управлением, сигнализация, иммобилайзер, электрические стеклоподъемники всех дверей с авторежимом двери водителя, легкосплавные диски.

Дополнительно на объекте оценки установлена магнитола, тонировка.

Описание повреждений, полученных транспортным средством Заказчика, приведено в Акте осмотра.

Идентификационные номера двигателя, кузова, регистрационный знак, цвет кузова соответствуют записям в регистрационных документах на транспортное средство. Годовой технический осмотр пройден.

Общее состояние АМТС в доаварийном состоянии можно охарактеризовать как "очень хорошее". Величина физического износа определена Оценщиком в разделе 5.1. Признаков функционального и внешнего устареваний не выявлено.

АМТС на дату оценки в доаварийном состоянии использовался по назначению.

### **3.2. Объект оценки № 2.**

Объектом оценки является право требования на возмещение убытков, возникшее в результате повреждения в ДТП автомобиля Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX в составе: стоимости восстановительного ремонта и величины утраты товарной (рыночной) стоимости.

Количественные и качественные характеристики, относимые к объекту оценки: состав и характер повреждений АМТС приведены в Акте осмотра (см.Приложение), дата ДТП совпадает с датой оценки, тип и характеристики поврежденного АМТС приведены в разделе выше. Текущее использование объекта оценки: находятся в стадии обоснования объема требований.

#### **Права собственности.**

Под правом собственности понимается осуществление собственником комплекса прав, включая права владения, распоряжения и пользования при ограничении его суверенности исключительно условиями, специально установленными государством. Оценщик не принимает на себя ответственность за описание правового состояния объекта оценки и вопросы, подразумевающие обсуждение юридических аспектов права собственности. Право собственности на объект оценки, а также имущественное право предполагаются соответствующими требованиям законодательства Российской Федерации.

На дату оценки собственником объекта оценки АМТС является Петров Андрей Андреевич на основании паспорта транспортного средства № 25MX6XXXXX.

На дату оценки обременения, связанные с объектами оценки, по данным Заказчика, отсутствуют.

\*\*\*

## 4. ОБЗОР РЫНКА ОБЪЕКТОВ ОЦЕНКИ.

### 4.1. Обзор рынка транспортных средств.

По отношению к 2009 году рынок легковых автомобилей в 2010 г. вырос почти на треть, а по сравнению с докризисным 2008 годом пока зафиксировано падение на уровне 37%. Эксперты провели исследование результатов продаж новых автомобилей производителей, чьи ежемесячные продажи до кризиса превышали 1000 штук. Анализируя итоги 11 месяцев в сравнении с аналогичным периодом за 2009 и 2008 год, аналитики пришли к выводу, что основных игроков можно разделить на три группы.

**Лидеры.** К ним относятся шесть брендов, которые показали рост не только в сравнении с 2009 годом, но и по отношению к 2008 году. Лидер - CITROEN с показателями +36% к 2009 году и +44% к 2008 году. Успешно прошли кризис VOLKSWAGEN (+43% и +15%); KIA(+56% и +15%); MERCEDES-BENZ(+60% и +13%); BMW(+27% и +10%); AUDI(+22% и +8%). Эксперты особенно отмечают результат KIA, которая вышла на второе место среди иномарок.

**Догоняющие.** Восемь брендов идут чуть впереди рынка и уже в следующем году могут достигнуть уровня 2008 года. В эту группу вошли SKODA(+38% к 2009г. и -9% к 2008г.); RENAULT(+29% и -15%); LADA(+45% и -20%); DAEWOO(+44% и -27%); LEXUS(+67 и -27%); PEUGEOT (+15% и -27%); SUZUKI(+12% и -28%); SSANGYONG(+46% и -30%).

**Отстающие.** Наиболее многочисленная группа. Хотя и среди этих брендов большинство показывают рост по отношению к результатам прошлого года, все они демонстрируют снижение продаж в сравнении с показателями 2008 года, причем снижение больше, чем в целом по рынку: NISSAN (+17 и -49%), TOYOTA (+13 и -60%), MITSUBISHI (+3% и -62%), MAZDA (-25% и -69%), HONDA (-25% и -80%). В этой же группе расположились и лидеры по объемам продаж CHEVROLET (+9 и -52%) и FORD (+5% и -53%). Отставание японских брендов эксперты объясняют двумя причинами. Во-первых, это консерватизм и слабая активность развития сборки автомобилей на территории России. Кроме того, те бренды, которые уже имеют сборочные предприятия, не делают ставку на массовые модели. Вторым фактором, сдерживающим рост продаж, является очень сильная йена, которая влияет на себестоимость и не дает возможности оперировать ценой на автомобили.

Отдельно аналитики отмечают, что FIAT оказался «показательным брендом» - он растет и падает параллельно с рынком (+20% и -37%). [<http://www.autostat.ru/view.asp?n=924&t=1>].

Рынок АМТС обладает относительно высокой универсальностью ценообразующих факторов. Вне зависимости от моделей ценообразующими факторами являются: местонахождение объекта, его износ (и определяющие его факторы - пробег и год выпуска), комплектация и установленное оборудование, состояние (аварийность АМТС).

На дату оценки объекта оценки производится и представлен на первичном рынке по цене 860 000 руб. Как показал анализ рынка подержанных ТС, аналогичные оцениваемому по году выпуска, предлагаются к продаже по цене от 710000 до 790000 руб. Для данных ТС ценнообразующими факторами являются: год выпуска, пробег, наличие устройств, повышающих комфорт и безопасность; также влияние оказывает дополнительно установленное оборудование и объем тюнинга (тонировка стекол, сигнализация).

### 4.2. Обзор рынка переуступки прав требования на возмещение убытков.

В РФ отсутствует рынок переуступки прав требования на возмещение убытков, возникших в результате повреждения в ДТП.

Объем конкретного требования зависит от типа автомобиля и тяжести его повреждений. Тяжесть нанесенных повреждений в значительной степени определяет стоимость восстановительного ремонта.

Стоимость восстановительного ремонта зависит, в том числе, от стоимости 1 нормо-часа ремонтных работ, величина которых в Нижегородском регионе для иномарок составляет от 650 до 2500 руб. (см. Региональная стоимость по видам ремонтных работ. М.Прайс-Н., 2011).

Стоимость запасных частей изменяется в широких пределах и может быть определена для конкретной детали по прайс-листу одного из магазинов, например [www.exist.ru](http://www.exist.ru) с учетом транспортных расходов и пр.

Следует отметить, что объем права требования на возмещение убытков после ДТП не может превышать рыночную стоимость автомобиля в доаварийном состоянии.

\*\*\*

## 5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ТС В ДОАВАРИЙНОМ СОСТОЯНИИ.

В соответствии с п.5.1, [2] при определении рыночной стоимости ТС могут использоваться, в основном, два подхода - сравнительный и затратный, а именно:

- сравнительный анализ продаж (анализ информации о первичном и вторичном рынке ТС в РФ), также сравнительный анализ продаж с учетом таможенных платежей и затрат на доставку (анализ информации о первичном и вторичном рынке ТС за рубежом).

- затратный (с учетом износа ТС);

Доходный подход при оценке ТС, как правило, не применяется ввиду следующих обстоятельств:

- доходный подход даёт достаточно точные результаты в случае, когда объект оценки является типично доходным объектом, способным генерировать доход как самостоятельная единица;

- автомобили являются, с одной стороны массовыми изделиями, с другой - не являются типично доходными объектами, поэтому их оборот на рынке, в подавляющем большинстве, подчиняется закономерностям рынков с совершенной конкуренцией (двусторонняя полиполия).

В данной работе не проводилась оценка имущества в рамках доходного подхода, т.к. использование доходного подхода к оценке движимого имущества целесообразно в том случае, если есть возможность точно оценить доход, возникающий в результате эксплуатации данного движимого имущества. В данном случае это невозможно, поскольку выделение доли дохода, приносимого оцениваемыми автотранспортными средствами, невозможно.

При наличии достаточного количества информационных источников, наиболее приоритетным является метод сравнительного анализа продаж (рыночный подход к оценке).

### ЗАТРАТНЫЙ ПОДХОД.

#### *Расчет физического износа транспортного средства*

Под износом следует понимать количественную меру физического старения ТС и его элементов, достигнутого в результате эксплуатации, т.е. эксплуатационный износ.

Расчет физического износа транспортного средства может производиться следующими методами:

- 1) метод расчета физического износа с контролем технического состояния;
- 2) нормативный метод с корректированием;
- 3) расчетный метод с учетом возраста и пробега с начала эксплуатации;
- 4) метод амортизационных отчислений.

В данном отчете используется расчетный метод с учетом возраста и пробега с начала эксплуатации и определяется согласно [2] по формуле:

$$I_3 = I_1 \times П + I_2 \times Д \quad [\%],$$

где:  $I_1$  - усредненный показатель износа на 1 000 км пробега, %:

$П$  - общий пробег (фактический или расчетный) с даты выпуска до момента, на который определяется износ, тыс. км, с точностью до 0,1.

$I_2$  - усредненный показатель старения за 1 год эксплуатации, %:

$Д$  - период времени, с даты выпуска (ввода в эксплуатацию, после капитального ремонта), до момента, на который определяется износ, лет, с точностью до 0,1:

У объекта оценки показания одометра на дату оценки установить не представляется возможным, поэтому, в соответствии с п. 5.10 [2], в качестве общего пробега принимаем значение расчетного пробега на момент происшествия по среднегодовому пробегу  $П_{сг}$ , который определяем, как результат отношения показания одометра к периоду времени с даты выпуска до даты осмотра ТС. Общий пробег ( $П$ ) на дату оценки определяется как произведение среднегодового пробега на период времени с даты выпуска до даты оценки. Итак,  $П_{сг}=14894$  км/год

Расчет физического износа объекта оценки на дату оценки приведен в таблице.

Дата оценки	$I_1$	$П$	$I_2$	$Д$	$I_3, \%$
04.08.2011	0,27	16,398	1,1	1,10	5,64
26.08.2011	0,27	17,292	1,1	1,16	5,95

Итак, расчетный физический износ объекта оценки составляет: 5,64 %

\*\*\*

### Определение стоимости АМТС затратным подходом

В затратном подходе исходной ценой для дальнейших расчетов (полной восстановительной стоимостью, далее - ПВС) АМТС  $C_{ПВС}$  является цена нового АМТС –  $C_{нов}$ .

$C_{нов}$  определяется на основании сложившихся в регионе цен на новые АМТС. Цены на новые АМТС могут быть предоставлены организациями, реализующими новые АМТС, а также получены из периодических изданий. Полная восстановительная стоимость в общем случае включает в себя отпускную цену производителя АМТС (себестоимость изготовления, прибыль), расходы на транспортировку, предпродажную подготовку, дилерскую надбавку, т. е. все расходы на производство АМТС и его продажу через розничную сеть. Если оцениваемое АМТС снято с производства, то цену нового АМТС-аналога  $C_{нов}$  необходимо скорректировать:

$$C_{новприв} = C_{нов} * K_{прив}, руб$$

где:

$C_{нов}$  – цена нового АМТС-аналога, выпускаемого на момент оценки, руб.;

$K_{прив}$  – коэффициент приведения цены оцениваемого АМТС, снятого с производства, к цене АМТС-аналога, выпускаемого на дату оценки.

Стоимость АМТС может быть дополнительно снижена на величину  $K_{сн доп}$  в связи со следующими обстоятельствами:

- АМТС данной марки, модели, модификации не пользуется спросом на рынке –  $K_{сн доп} \leq 20\%$ ;
- АМТС данной марки, модели, модификации не пользуется спросом на рынке и прекращен выпуск запасных частей к нему –  $K_{сн доп} \leq 40\%$ .
- При наличии дефектов, вызванных ненадлежащей эксплуатацией и/или условиями хранения и требующих замены, ремонта или окраски деталей, цена АМТС может быть уменьшена дополнительно на стоимость устранения дефектов – Удеф.

Согласно [2] цена нового АМТС ( $C_{нов}$ ) снижается после его продажи. Снижение цены нового АМТС, со сроком эксплуатации до 5 лет ( $K_{сн нов}$ ), после его продажи составляет 10%.

$$C_1 = C_{нов} \times [1 - 10 / 100\%]$$

Цена АМТС должна быть уменьшена с учетом эксплуатационного износа  $I_э$ .

$$C_2 = C_1 \times [1 - I_э / 100\%]$$

Определение ПВС при условии базовой комплектации может производиться прямыми и косвенными методами.

Определение ПВС транспортного средства базовой комплектации косвенными методами проводится в следующих случаях:

- транспортное средство на дату оценки выпускается, но данные о его рыночной стоимости на первичном рынке отсутствуют;
- транспортное средство на дату оценки снято с производства;
- дата оценки остаточной стоимости транспортного средства не совпадает с датой проведения осмотра.

Объект оценки - автомобиль Ssang Yong KYRONII представлен в автосалоне "Sollers", тел. 246-77-77 г.Н.Новгорода по цене 860000 руб.

Итак, стоимость транспортного средства, рассчитанная в рамках затратного подхода, на дату оценки составляет:

$$C_{зп} = C_{нов} * \left(1 - \frac{10}{100}\right) * \left(1 - \frac{I_э}{100}\right) = 860000 * 0,9 * (1 - 5,64/100) = \mathbf{730357 \text{ руб.}}$$

\*\*\*

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ПОДХОД.****Выбор аналогов.**

Для проведения анализа использовалась выборка объектов аналогов по данным сайтов сети Интернет, специализирующихся на продаже подержанных транспортных средств.

В анализе использованы объекты аналоги в безаварийном, укомплектованном, технически исправном состоянии. Объекты не имеют ограничений и обременений по правам собственности, выставлены на открытый рынок при рыночных условиях сделок и финансирования.

В качестве сопоставимых объектов представлена выборка АМТС, наиболее близких к рассматриваемым ТС по пробегу и производителю. Рынок Нижнего Новгорода не предлагает достаточного количества объектов, поэтому использовались данные из других регионов. Исходные данные по аналогам приводятся в таблицах ниже. Распечатки сети Интернет приводятся в Приложении.

Предложения о продаже подержанных АМТС оцениваются экспертом на пригодность для расчета средней стоимости предложения. Оценка пригодности осуществляется в такой последовательности:

а) определяется средняя цена предложения по формуле

$$C_{\text{предл (прибл)}} = \sum C_i / i \quad [\text{руб.}],$$

где:

$C_i$  - цена предложения  $i$ -го АМТС, руб.;

$i$  - количество предложений;  $i \geq 5$ ;

при определении приблизительной средней цены предложения недопустимо использование цены на АМТС, заведомо отличающиеся по состоянию и комплектации от рассматриваемого (среднего) варианта;

б) оценивается разброс цен предложения относительно рассчитанного выше среднего значения. Разброс не должен превышать 20%:

$$(|C_i - C_{\text{предл (прибл)}}| / C_{\text{предл (прибл)}}) \times 100\% \leq 20\%;$$

в) в случае если отклонение  $i$ -го предложения превышает 20%, данное предложение исключается из выборки.

Аналоги выбирались таким образом, чтобы удовлетворять условию однородности.

Текст объявления	Источник	Цена предложения,
Ssang Yong KYRON 2010 г.в., цвет:серебристый металлик, 7000 км, ткс, сигнализация, МРЗ, 8 908-765-4000	<a href="http://nizhniynovgorod.irr.ru/advert/134351965/">http://nizhniynovgorod.irr.ru/advert/134351965/</a>	750 000
Ssang Yong KYRON 2010 г.в., цвет:серебристый, 15600 км, парктроник задний, круговая тонировка, сигнализация, дефлекторы на окнах, легкосплавные диски, МРЗ, 8(926)295-99-62	<a href="http://auto.mail.ru/market/ssangyong/kyron/offer_6260260.html">http://auto.mail.ru/market/ssangyong/kyron/offer_6260260.html</a>	760 000
Ssang Yong KYRON 2010 г.в., цвет:белый, 15000 км, Легкосплавные диски, МРЗ, ткс, 8(903)211-48-67	<a href="http://auto.mail.ru/market/ssangyong/kyron/offer_6185876.html">http://auto.mail.ru/market/ssangyong/kyron/offer_6185876.html</a>	710 000
Ssang Yong KYRON 2010 г.в., цвет:черный, 2900 км, -, 8(831)246-77-77	<a href="http://www.cars.ru/cars/SsangYong/Kyron/30911438/">http://www.cars.ru/cars/SsangYong/Kyron/30911438/</a>	790 000
Ssang Yong KYRON 2010 г.в., цвет:синий м-к, 25000 км, DVD МРЗ ПОДКЛЮЧАЙМЫЙ ЗАДНИЙ МОСТ, 8 (961) 516-54-69	<a href="http://avto-ug.ru/index.php?a=ob1&amp;id=169638">http://avto-ug.ru/index.php?a=ob1&amp;id=169638</a>	750 000
Средняя цена, руб.:		752 000

Для учета различий в установленном оборудовании (комплектации) Оценщик приводит все аналоги к базовой комплектации объекта оценки (см. раздел 3). В таблице ниже приведены размеры корректировок на дополнительное оборудование (средние цены согласно прайс-листам тюнинг-центра ООО "АРТАН").

Дополнительное оборудование	Средняя цена (с учетом установки), руб.	Источник
сигнализация	11000	ООО "АРТАН", тел.266-90-09
тонировка	7500	ООО "АРТАН", тел.266-90-09
парктроник	8000	ООО "АРТАН", тел.266-90-09
магнитола	12000	ООО "АРТАН", тел.266-90-09

\*\*\*

Поскольку в качестве исходной информации использовались цены предложения, а не цены сделок, была применена скидка на уторговывание в размере 5% от объявленной цены (п.5.2.9, [2]).

Для аналогов рассчитан физический износ по методике, применяемой в затратном подходе.

Корректировка на отличия в износе объекта оценки и аналогов определена по формуле:  $(1-И_о)/(1-И_а)$ .

Расчет скорректированной стоимости объектов аналогов производится по формуле:

$$C_a \text{ корр} = (C_a - K_{доп}) * K_m * K_u$$

Аналоги			Корректировки				Скорректированная цена предложения, руб. (Ca корр)
№	Цена предложения, руб. (Ca)	Износ %	на торг (Kт)	на физический износ (Ки)	Ст-ть дополн. оборуд., руб.	Корр-ка на доп. оборуд., руб. (Kдоп)	
1	750 000	3,29	0,95	0,976	19 500	18 858	677 700
2	760 000	5,26	0,95	0,996	27 500	26 053	694 500
3	710 000	5,25	0,95	0,996	19 500	18 476	654 300
4	790 000	2,48	0,95	0,968	0	0	726 200
5	750 000	7,70	0,95	1,022	12 000	11 076	717 700
Среднее значение:							694 080

Среднее значение скорректированных цен предложений принимается в качестве средней цены предложения при условии, что выборка значений скорректированных цен предложений однородна [3]. Степень однородности выборки значений характеризуется величиной коэффициента вариации, который рассчитывается по формуле:

$$\varepsilon = \frac{\sqrt{\left(\sum_{r=1}^k (C_r^{нод} - \frac{\sum_{r=1}^k C_r^{нод}}{k})^2\right) / (k-1)}}{\left(\sum_{r=1}^k C_r^{нод}\right) / k}$$

где:  $C_r^{нод}$  - г-ое значение рыночной стоимости подержанного ТС на дату оценки в полученной выборке, тыс.руб.;

k - объём выборки значений стоимости подержанных транспортных средств.

Совокупность значений стоимости транспортных средств в выборке считается однородной при значений вариации не более 30%.

Вариация по выборке с учетом проведенных корректировок составляет 4%, что значительно меньше предельно допустимого значения вариации, составляющего 30%. Таким образом, согласно [3], выборка является однородной.

Итак, остаточная стоимость, рассчитанная в рамках сравнительного подхода, составляет:

**694080 руб.**

### 5.1. Расчёт составляющей остаточной стоимости, учитывающей разуконплектацию.

Объект оценки не разуконплектован.

### 5.2. Расчёт составляющей остаточной стоимости, учитывающей замену агрегатов на другие.

На объекте оценки замен штатных агрегатов на другие не производилось.

### 5.3. Расчёт составляющей остаточной стоимости, учитывающей установку дополнительного оборудования.

№	Наименование агрегата	Ст-ть агрегата в новом состоянии, руб.	Физический износ агрегата, %	Составляющая стоимости, руб.
1	Магнитола	12000	5,64%	11323
2	Тонировка	4000	5,64%	3774
Итого:		16000		<b>15097</b>

\*\*\*



#### 5.4. Расчет стоимости устранения неисправностей и эксплуатационных дефектов.

Как и в затратном подходе, окончательная цена АМТС Цсравн определяется с учетом дефектов из-за ненадлежащего хранения и эксплуатации, неисправностей и неустраненных повреждений.

До ДТП объект оценки имел повреждение стекла ветрового окна в виде скола в зоне обзора водителя.

№ по сборнику	Наименование работ	Вид ремонта	н/ч	Стоимость н/ч	Стоимость работ
<b>Разборо-сборочные работы</b>					
	Стекло ветрового окна	с/у	1,10	1075	1183
<b>итого:</b>			1,10		1183
<b>Ремонтные работы</b>					
		ремонт	0,00	1075	0
<b>итого:</b>			0,00		0
<b>Окрасочные и контрольно-диагностические работы</b>					
			0,00	1075	0
<b>итого:</b>			0,00		0
<b>Ремонтные работы ВСЕГО:</b>					1183
<b>Стоимость узлов и деталей</b>					
<b>Кузов</b>					
	Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость	
		шт.	0	0	
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>		руб.		0	
<b>Стоимость деталей с учетом износа, руб.:</b>		%	8,69	0	
<b>Шины</b>					
	Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость	
		шт.	0	0	
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>		руб.		0	
<b>Стоимость деталей с учетом износа, руб.:</b>		%	7,25	0	
<b>Аккумуляторная батарея</b>					
	Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость	
	АКБ	шт.	0	0	
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>		руб.		0	
<b>Стоимость деталей с учетом износа, руб.:</b>		%	25,00	0	
<b>Пластмассовые детали</b>					
	Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость	
		шт.	0	0	
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>		руб.		0	
<b>Стоимость деталей с учетом износа, руб.:</b>		%	9,52	0	
<b>Узлы и детали без износа</b>					
	Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость	
	Ремень безопасности передний	шт.	0	0	
	Подушка безопасности	к-т	0	0	
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>		руб.		0	
<b>Остальные комплектующие изделия</b>					
	Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость	
7911009012	Стекло ветрового окна	шт.	1	23750	
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>		руб.		23750	
<b>Стоимость деталей с учетом износа, руб.:</b>		%	8,81	21656	
<b>Стоимость материалов</b>					
	Наименование материалов	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость	
	Праймер для вклейки стекла	к-т	1	800	
<b>Итого стоимость материалов, руб.:</b>				800	
<b>Итого, стоимость восстановительного ремонта, руб.:</b>				25733	
<b>Итого, стоимость ремонта с учетом износа ТС, руб.:</b>				23639	

\*\*\*

### 5.5. Рыночная стоимость ТС в доаварийном состоянии

Остаточная стоимость АМТС с учетом эксплуатационного износа, дополнительного оборудования, дефектов в результате ненадлежащей эксплуатации и хранения, не устраненных повреждений определяется по формуле:

$$Ц_{ок} = Ц_{вст} + Ц_{обор} + Ц_{зам} + Ц_{нек} - У_{деф}$$

*Ц<sub>ок</sub>* - остаточная стоимость ТС на дату оценки, руб.;

*Ц<sub>вст</sub>* - стоимость ТС на дату оценки в неразукомплектованном работоспособном состоянии, на котором не производилась замена агрегатов и переоборудование, руб.;

*Ц<sub>обор</sub>* - составляющая остаточной стоимости, учитывающая установку дополнительного оборудования при переоборудовании ТС без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, руб.;

*У<sub>деф</sub>* - стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов, руб.

*Ц<sub>зам</sub>* - составляющая остаточной стоимости, учитывающая замену агрегатов (узлов, систем, оборудования) базовой комплектации на аналогичные, руб.;

*Ц<sub>нек</sub>* - составляющая остаточной стоимости, учитывающая разуконплектацию ТС (кроме замен при переоборудовании), руб.;

Итак, рыночная стоимость ТС в доаварийном состоянии:

Затратный подход:  $Ц_{зп} = 730357 + 15097 + 0+0 - 23638,9838155776 = 721\ 815$  руб.

Сравнительн.подход:  $Ц_{сп} = 694080 + 15097 + 0+0 - 23638,9838155776 = 685\ 538$  руб.

\*\*\*

## 6. СОГЛАСОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.

Для определения итоговой величины рыночной стоимости объекта оценки в доаварийном состоянии необходимо провести согласование результатов, полученных в рамках различных подходов. В данном отчете стоимость ТС в доаварийном состоянии определялась в рамках затратного и сравнительного подходов.

В практике оценки итоговая величина оцениваемого объекта чаще всего рассчитывается, как средневзвешенная величина от скорректированных цен сопоставимых объектов, причем веса сопоставимым объектам определяет сам оценщик на основе своего опыта практической работы. Таким образом, итоговая величина стоимости представляет собой суждение оценщика на основе анализа всей доступной информации.

Преимущества каждого подхода к оценке определяются по следующим критериям:

- возможность отразить действительные намерения покупателя или продавца;
- тип, качество и обширность информации, на основе которых проводился анализ;
- способность параметров используемых методов учитывать конъюнктурные колебания;
- способность учитывать специфические особенности объекта, влияющие на его стоимость.

1. Затратный подход заключен в расчете стоимости воспроизводства (замещения) объекта. Использование подхода наиболее привлекательно для оценки объектов, уникальных по своим особенностям, для которых не существует рынка, чего нельзя сказать об оцениваемом объекте.

2. Сравнительный подход обладает достаточно большим весом по сравнению с другими подходами, если имеется достаточная информация по большому числу сделок и предложений на продажу, поскольку можно определить ценовые тенденции, служащие индикатором динамики рыночной стоимости транспортных средств в конкретном регионе.

Стоимость объекта оценки определяется по формуле:

$$C = C_1 * Q_1 + C_2 * Q_2$$

где: С - обоснованная рыночная стоимость объекта оценки, руб.;

$C_1, C_2$  - стоимость объекта, определенная с использованием затратного и сравнительного подходов соответственно, руб.;

$Q_1, Q_2$  - средневзвешенное значение достоверности подходов.

Подход	Стоимость ТС, руб.	Весовой показатель	Взвешенное значение, руб.
Затратный	721 815	0,3	216 545
Сравнительный	685 538	0,7	479 877
Доходный	не применялся	не применялся	не применялся
Итого :		1,0	<b>696 422</b>

Итак, основываясь на фактах, информации, предоставленной Заказчиком, ценах, сложившихся на вторичном рынке и примененных в настоящем Отчете методах оценки с учетом принятых допущений и предложений, Оценщик пришел к заключению, что наиболее вероятная рыночная стоимость автомобиля Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX в доаварийном состоянии на дату оценки с округлением до целых тысяч рублей составляет: **696 000 руб.**

Необходимая информация и расчеты представлены в отчете об оценке, отдельные части которого не могут трактоваться отдельно, а только в связи с полным его текстом, с учетом всех принятых допущений и ограничений.

\*\*\*

## 7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ПРАВА ТРЕБОВАНИЯ НА ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ.

### Выбор и обоснование подходов к оценке

Объектом оценки является право требования на возмещение убытков, в составе:

- '- стоимости восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства;
- '- утраты товарной (рыночной) стоимости.

В рамках затратного подхода расчет стоимости восстановительного ремонта может быть осуществлен методом калькуляции стоимости его составляющих.

Сравнительный подход не может быть использован для определения стоимости восстановительного ремонта и величины утраты товарной (рыночной) стоимости, поскольку повреждения всегда носят индивидуальный характер и подбор сопоставимых объектов-аналогов не представляется возможным.

Доходный подход для расчетов не применим, поскольку восстановительный ремонт и УТС не могут быть источником доходов.

Для определения рыночной стоимости объекта оценки использовался затратный подход. Сравнительный и доходный подходы не применялись.

### 7.1. Стоимость восстановительного ремонта ТС .

Целью расчёта является определение вероятной суммы затрат, достаточной для восстановления доаварийных функциональных свойств ТС. Расчет производится на дату ДТП, с учетом условий и географических границ товарных рынков материалов и запасных частей, соответствующих месту ДТП, в соответствии с [5].

Размер расходов на материалы рассчитывается по формуле:

$$P_M = \sum_{i=1}^n C_i^M * N_i^M * K_i^P$$

где:

$P_M$  - расходы на материалы, руб;

$n$  - количество видов материалов при ремонте;

$C_i^M$  - стоимость одной единицы материала  $i$ -го вида (единиц материала/ремонтных единиц);

$N_i^M$  - удельная норма расхода материала  $i$ -го вида (единиц материала/ремонтных единиц);

$K_i^P$  - количество ремонтных единиц (количество деталей, узлов, агрегатов, килограммов, метров и т.д.), подвергаемых ремонту с использованием материала  $i$ -го вида.

Размер расходов на запасные части рассчитывается по формуле:

$$P_{зч} = \sum_{j=1}^m k_j * C_j^{зч} * \left(1 - \frac{I_j}{100}\right)$$

где:

$P_{зч}$  - расходы на запасные части, руб;

$m$  - количество наименований комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при ремонте;

$k_j$  - количество единиц комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащих замене при ремонте;

$C_j^{зч}$  - стоимость новой запасной части  $j$ -го наименования, установка которой назначается взамен комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащего замене при ремонте;

$I_j$  - износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегат)  $j$ -го наименования, подлежащего замене при ремонте, %; не может превышать 80% стоимости, п.15,[5].

Для комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), при неисправности которых в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения запрещается движение ТС, а подтверждение соответствия должно осуществляться в форме обязательной сертификации, а также для подушек безопасности и ремней безопасности ТС принимается нулевое значение износа.

\*\*\*

Износ основных частей АМТС производится по формулам, приведенным ниже.

где:	Износ кузова
$I_{куз}$ - износ кузова ТС, %; $e$ - основание натурального логарифма; $T_{куз}$ - возраст кузова ТС, лет; $T_{ск}$ - гарантия от сквозной коррозии кузова производителя ТС, лет.	$I_{куз} = 100 * \left( 1 - e^{-\frac{4 * T_{куз}}{20 + 4 * T_{ск}}} \right)$
$I_{ш}$ - износ шины, %; $I_n$ - высота рисунка протектора новой шины, мм; $I_{ф}$ - фактическая высота рисунка протектора новой шины, мм; $I_{доп}$ - минимально допустимая высота рисунка протектора шины, мм.	Износ шины ТС
	$I_{ш} = \frac{I_n - I_{ф}}{I_n - I_{доп}} * 100\%$
$I_{ак}$ - износ аккумуляторной батареи, %; $T_{ак}$ - возраст аккумуляторной батареи, лет; $T_{н ак}$ - нормативный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания), лет.	Износ аккумуляторной батареи ТС
	$I_{ак} = \frac{T_{ак}}{T_{н ак}} * 100\%$
$I_{пл}$ - износ пластмассового изделия, %; $e$ - основание натуральных логарифмов; $T_{пл}$ - возраст пластмассового изделия, лет.	Износ пластмассовых изделий
	$I_{пл} = 100 * \left( 1 - e^{-0,1 * T_{пл}} \right)$
$I_{ки}$ - износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), %; $e$ - основание натуральных логарифмов; $\Delta_T$ - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста; $T_{ки}$ - возраст комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), лет; $\Delta_L$ - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега ТС с этим комплектующим изделием; $L_{ки}$ - пробег ТС с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом), тыс.км.	Износ остальных изделий
	$I_{ки} = 100 * \left( 1 - e^{-(\Delta_T * T_{ки} + \Delta_L * L_{ки})} \right)$

В соответствии с п.23, [5], расчет размера расходов на материалы и запасные части при ремонте должен производиться с использованием информационного обеспечения, формируемого и распространяемого в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

На дату составления Отчета номенклатура комплектующих изделий, для которых устанавливается нулевое значение износа, сроки гарантии от сквозной коррозии кузова производителя ТС и информационное обеспечение расчетов размеров расходов на материалы и запасные части при ремонте ТС федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта не опубликованы, поэтому Оценщик не имеет возможности использовать опубликованную в [5] методику расчета физического износа агрегатов ТС, в частности, кузова ТС - срок гарантии производителя от сквозной коррозии кузова. В связи с вышеизложенным в настоящем отчете расчет физического износа деталей кузова, используемых при ремонте, ведется в соответствии с [2].

Цены на запасные части и расходные материалы принимались в соответствии с прайс-листами магазина "Эксист НН" (г.Н.Новгород, Сормовское шоссе, 5, тел. 241-73-95; или e-mail: <http://exist.ru>; с 3-5%-ным удорожанием цен московского сайта на доставку в г.Н.Новгород), шины, диски колес - [www.linaris.ru](http://www.linaris.ru).

Трудоемкости операций принимались в соответствии с Системой трудоемкостей работ по ТО и Р автомобилей ООО "Компания "АвтоДилер" (<http://www.autodealer.ru>).

\*\*\*

**Стоимость нормо-часа.**

В соответствии с п.п. 7.5.6, 7.5.7, 7.5.8, [3], в качестве стоимости 1 нормо-часа при расчетах принято среднее значение стоимости 1 нормочаса при производстве окрасочных, разборо-сборочных работ на ремонтных предприятиях в г.Н.Новгороде для автомобилей азиатского происхождения.

Предприятие	Виды работ		
	слесарн.	кузовн.	малярн.
"Sollers", т.246-77-77	900	900	900
"Автолига-Север", 414-30-06	1100	1100	1100
"АВТОЛИГА", т.434-94-05	1100	1100	1100
"Галс Сервис", т. 279-02-02	1200	1200	1200
Среднее значение:	1075	1075	1075

**Мероприятия по пожарной безопасности и охране труда, влияющие на сумму ремонта.**

Пожарная безопасность при техническом обслуживании и ремонте (далее-ТО и Р) автомобилей регламентируется ВППБ 11-01-96 "Правила пожарной безопасности для предприятий автотранспорта".

Согласно п.12.1.2. ВППБ 11-01-96 : "При проведении ТОиР, связанного со снятием топливных баков, а также ремонтом топливопроводов, через которые может произойти вытекание топлива из баков, последние перед ремонтом должны быть полностью освобождены от топлива..."

Требования по безопасности труда к технологическим процессам по ремонту автомобилей регламентирует ГОСТ 12.3.017-79 "Ремонт и техническое обслуживание автомобилей. Общие требования безопасности.

ГОСТ 12.3.017-79 п.2.3. предписывает: "Перед установкой на пост ТО и Р автомобили следует очистить от грязи, снега и **вымыть**".

ГОСТ 12.3.017-79 п.2.12. предписывает: "Снятие с автомобиля деталей и агрегатов, заполненных жидкостями, следует производить только после полного удаления (слива) этих жидкостей".

**Стоимость ремонтных работ**

№ по сборнику	Наименование работ	Вид ремонта	н/ч	Стоимость н/ч	Стоимость работ
<b>Разборо-сборочные работы</b>					
	Автомобиль-мойка общая		0,30	1075	323
	Колесо заднее левое	с/у	0,10	1075	108
	Подкрылок задний левый	с/з	0,30	1075	323
	Облицовка багажника задняя левая	с/у	0,70	1075	753
	Облицовка панели задка	с/у	0,70	1075	753
	Облицовка основания багажника	с/у	0,10	1075	108
	Уплотнитель двери задка	с/у	0,20	1075	215
	Уплотнитель двери задней левой	с/у	0,20	1075	215
	Фонарь задний левый	с/у	0,20	1075	215
	Сиденье заднее левое	с/у	0,40	1075	430
	Бампер задний	с/у	0,30	1075	323
	Бампер задний	сб/разб	0,30	1075	323
	Бак топливный	с/у	1,10	1075	1183
	Горловина топливного бака	с/у	0,60	1075	645
	<b>итого:</b>		5,50		5913
<b>Ремонтные работы</b>					
	Крыло заднее левое	ремонт	2,60	1075	2795
	<b>итого:</b>		2,60		2795
<b>Окрасочные и контрольно-диагностические работы</b>					
	Подбор колера по образцу		2,30	1075	2473
	Крыло заднее левое	окраска	1,92	1075	2064
	Бампер задний	окраска	2,16	1075	2322
	<b>итого:</b>		6,38		6859
<b>Ремонтные работы ВСЕГО:</b>					15566

\*\*\*

<b>Стоимость узлов и деталей</b>			
<b>Кузов</b>			
Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость
	шт.	0	0
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>			руб.
Стоимость деталей с учетом износа, руб.:			%
			8,69
			0
<b>Шины</b>			
Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость
	шт.	0	0
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>			руб.
Стоимость деталей с учетом износа, руб.:			%
			7,25
			0
<b>Аккумуляторная батарея</b>			
Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость
АКБ	шт.	0	0
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>			руб.
Стоимость деталей с учетом износа, руб.:			%
			25,00
			0
<b>Пластмассовые детали</b>			
Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость
7881009111 Бампер задний	шт.	1	24156
7973609003 Подкрылок задний левый, задн.часть	шт.	1	873
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>			руб.
Стоимость деталей с учетом износа, руб.:			%
			9,52
			21856
<b>Узлы и детали без износа</b>			
Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость
Ремень безопасности передний	шт.	0	0
Подушка безопасности водителя	к-т	0	0
Подушка безопасности пассажира	к-т	0	0
Блок управления ПБ	шт.	0	0
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>			руб.
			0
<b>Остальные комплектующие изделия</b>			
Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость
	шт.	0	0
<b>Стоимость узлов и деталей:</b>			руб.
Стоимость деталей с учетом износа, руб.:			%
			8,81
			0
<b>Стоимость материалов</b>			
Наименование материалов	Ед.изм.	Кол-во	Стоимость
Эмаль мет.серебристая	л	0,57	3705
Расходные материалы			2594
Эластификатор	к-т	1	975
Крепежные изделия	%	2	483
<b>Итого стоимость материалов, руб.:</b>			7757
<b>Итого, стоимость восстановительного ремонта, руб.:</b>			47478
<b>Итого, стоимость ремонта с учетом износа ТС, руб.:</b>			45179

\*\*\*

## 7.2. Определение величины утраты товарной (рыночной) стоимости ТС в результате повреждения и последующих ремонтных воздействий.

До ДТП собственник обладал правом владения, распоряжения и пользования ТС конкретной марки, модели, находящимся в определенном техническом состоянии и имеющем соответствующую этой марке, модели и этому техническому состоянию стоимость.

После ДТП собственник обладает правом владения, распоряжения и пользования поврежденным ТС конкретной марки, модели, техническое состояние которого ухудшилось и, соответственно, снизилась стоимость этого транспортного средства по сравнению с его доаварийном состоянии.

В результате ДТП из-за полученных повреждений техническое состояние ТС ухудшается и, соответственно, снижается его стоимость. Таким образом, происходит нарушение права собственности в отношении ТС, так как у собственника сокращаются возможности владения, распоряжения пользования ТС по такой важнейшей характеристике, как стоимость.

Основные методические проблемы при расчете реального (материального) ущерба от повреждения ТС возникает при установлении методов оценки величины утраты товарной (рыночной) стоимости от проведения отдельных видов работ по ремонту ТС.

В практике оценочной, а также других видов экспертной деятельности в отношении транспортных средств при установлении стоимостной величины ущерба от повреждения транспортного средства дополнительно к величине ущерба при определенных условиях рассчитывается стоимостная составляющая, именуемая «утратой товарной стоимости» (УТС). Наиболее часто встречающееся название этой составляющей толкуется следующим образом: ремонт, проводимый для устранения ущерба, приводит к ухудшению внешнего вида транспортного средства, вызванным снижением прочности и долговечности отдельных деталей, узлов и агрегатов, соединений и защитных покрытий, вследствие выполнения ремонтных воздействий на его элементах, использованием при ремонте бывших в употреблении или отремонтированных запасных частей, вследствие чего в случае продажи может снижаться его стоимость. Следует также отметить, что термин «утрата товарной стоимости» сформировался на автомобильном транспорте как жаргонное профессиональное выражение в условиях ранее существовавшей административной системы управления и применяется даже в новых методиках [2].

Эта производная составляющая ущерба (УТС) учитывает только необратимое объективное и безусловное ухудшение конструктивных, функциональных и эксплуатационных характеристик ТС вследствие ремонта (появление микротрещин в металле каркаса кузова, ухудшение прочностных качеств и пластических свойств материала элементов кузова, возникновение зон напряженности в металле, нарушение заводских антикоррозионных покрытий с невозможностью их восстановления) и не учитывает субъективные факторы (качество работ, квалификация персонала, отсутствие необходимого технологического оборудования и т.д.).

Использование УТС при расчете ущерба от повреждения ТС правомочно, так как эта величина является реальным ущербом, возмещение которого предусмотрено гражданским законодательством РФ.

Величина утраты товарной (рыночной) стоимости (УТС) при повреждении автомобиля определяется (формула 8.1, [2]):

$$C_{УТС} = C * \frac{\sum K_{УТСi}}{100\%}, \text{ руб.}$$

где:  
 $C_{УТС}$  - общая (суммарная) величина УТС;  
 $C$  - рыночная стоимость транспортного средства на момент, предшествующий аварии, руб.;  
 $K_{УТС}$  - коэффициент УТС по i-тому элементу ТС, ремонтному воздействию, %. Значения коэффициентов УТС по отдельным позициям приведены в приложении 12, [2].

Значение коэффициента УТС при поэлементной окраске наружных поверхностей кузова ТС рассчитывается пропорционально количеству окрашиваемых элементов N (позиция "Окраска одного наружного элемента кузова" - приложение 12, строка 28 [2]) по формуле 8.2, [2]:

$$K_{УТСокр} = K_{УТСокр(1)} + K_{УТСокр(N-1)} * (N-1), \%$$

где:  $K_{УТСокр(1)}$  - коэффициент УТС по окраске первого наружного элемента кузова ТС, %;  
 $K_{УТСокр(N-1)}$  - коэффициент УТС по окраске второго и каждого следующего элемента, %;  
 $N$  - количество окрашиваемых наружных элементов кузова ТС

\*\*\*



Данные для определения величины УТС приведены из приложения 12, [2].

№ по табл.	Элемент кузова	Воздействие	$K_{УТС}$
28	Бампер задний	окраска	0,50
28	Крыло заднее левое	окраска	0,35
Итого суммарный коэффициент:			0,85

Рыночная стоимость транспортного средства на момент, предшествующий ДТП, определялась как средне-взвешенная; весовые коэффициенты приведены в разделе 6 Отчета.

По найденным в приложении 12 методики [2] значениям коэффициентов УТС по формуле (8.1) определяем величину утраты товарной (рыночной) стоимости (УТС):

$$С_{утс} = 696422 * 0,85/100 = 5920 \text{ руб.}$$

Итак, величина утраты товарной (рыночной) стоимости (УТС), рассчитанная в рамках методики [2], составляет: 5920 руб.

## 8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОЦЕНКИ.

Обоснованная рыночная стоимость означает стоимость имущества, которая складывается на конкурентном и открытом рынке при наличии всех условий, необходимых для совершения справедливой сделки, когда продавец и покупатель действуют честно и осознанно и сделка купли-продажи не является вынужденной ни для одной из сторон, принимающей в ней участие.

Рыночная стоимость предполагает применение методов трех подходов к оценке. Стоимость объектов оценки рассчитана с использованием сравнительного и затратного подходов к оценке. В рамках затратного подхода методология расчёта основывалась на методических указаниях [2]. Сравнительный подход основывался на прямом сравнении продаж аналогичных транспортных средств на вторичном рынке Нижегородской области.

Доходный подход, как правило, используется для оценки все делового предприятия (бизнеса) или всей производственной установки, когда отдельные активы как бы теряют свою индивидуальность. При этом сложно определить получаемые прибыли по отдельным, как в нашем случае, активам на каком-либо разумном основании из-за совокупности действия всех факторов, оказывающих влияние на прибыльность компании.

Основываясь на фактах, информации, предоставленной Заказчиком, ценах, сложившихся на вторичном рынке и примененных в настоящем Отчете методах оценки с учетом принятых допущений и предположений, Оценщик пришел к заключению, что наиболее вероятная рыночная стоимость объектов оценки на дату оценки составляет:

Объект оценки	Рыночная стоимость, руб.	Рыночная стоимость с учетом износа АМТС, руб.
Автомобиль Ssang Yong KYRONII VIN:Z8US0A16SA00XXXXX	696 000	
Право требования на возмещение убытков, возникшее в результате повреждения в ДТП АМТС:	53 398	51 099
- восстановительный ремонт	47 478	45 179
- величина утраты товарной (рыночной) стоимости	5 920	5 920

Оценщик \_\_\_\_\_ И.В.Кондаков

\*\*\*

**ПРИЛОЖЕНИЯ**

\*\*\*