# Содержание

Введение

Глава 1. Общие определения оценки. Рынок оценки машин, оборудования и транспортных средств

Глава 2. Методика оценки стоимости ремонта автотранспортных средств и ущерба от их повреждения

2.1 Расчет оценки ущерба от повреждения автотранспортных средств.

2.2 Расчет оценки стоимости поврежденного автотранспортного средства и стоимости его ремонта

2.3 Оценка ущерба от дорожно-транспортного происшествия на региональном уровне

Заключение

Список литературы

**Введение**

В настоящее время активно развивается оценочная деятельность — один из важнейших институтов современной рыночной экономики и правового государства. Она необходима для формирования нормальных экономико-правовых отношений в обществе, а также обеспечения легитимного и цивилизованного экономического оборота объектов прав собственности. В автотранспортном комплексе России, основным видом активов которого являются автотранспортные средства, потребность в их стоимостной оценке постоянно возрастает в связи со стабильным повышением уровня автомобилизации в стране

В данной курсовой работе написаны общие положения, принципы их и методы, на основе которых рекомендуется проводить оценку стоимости поврежденных автотранспортных средств, стоимости их ремонта (восстановления) и ущерба от их повреждения. Основные причины повреждения автотранспортных средств — дорожно-транспортные происшествия (столкновение с другим транспортным средством, наезд на движущиеся или неподвижные объекты, опрокидывание и т. п.), крупные производственные аварии, стихийные бедствия (буря, шторм, ураган, ливень, град, обильный снегопад, землетрясение, сель, обвал, камнепад, оползень, паводок, наводнение и т. п.), провал под лед, взрыв, удар молнии, а также угон, похищение, умышленное или неумышленное (по неосторожности) повреждение автотранспортного средства.

Цель работы – рассмотреть методику оценки стоимости ремонта автотранспортных средств и ущерба от их повреждения.

Объектом - стоимости ремонта автотранспортных средств и ущерба от их повреждения.

Предмет - методика оценки стоимости ремонта автотранспортных средств и ущерба от их повреждения.

В курсовой работе используются следующие термины и определения.

Ущерб от повреждения (материальный ущерб) — величина уценки автотранспортного средства в результате полученных повреждений или величина понесенных расходов при его восстановлении до технического 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 автотранспортного средства в результате повреждения, во втором — как сумма расходов на восстановление поврежденного автотранспортного средства до технического состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением (стоимость ремонта), и величины утраты (потери) его стоимости в результате проведения работ по его восстановлению (утрата товарной стоимости).

Стоимость ремонта (восстановления) — стоимость устранения повреждений автотранспортного средства, включающая трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги и другие обязательные платежи, а также прибыль организаций, осуществляющих ремонт.

Утрата товарной стоимости — величина потери (снижения) стоимости автотранспортного средства после проведения отдельных видов работ по его ремонту (восстановлению сопровождающихся необратимыми изменениями его геометрических параметров, физико-химических свойств конструктивных материалов и характеристик рабочих процессов. Указанные изменения приводят к ухудшению внешнего (товарного) вида, функциональных и эксплуатационных характеристик, снижению безопасности и надежности автотранспортного средства.

**Глава 1. Общие определения оценки. Рынок оценки машин, оборудования и транспортных средств**

Подвижной состав автомобильного транспорта предназначен для перемещения по земной поверхности людей, грузов или специального оборудования, а также для выполнения специальных функций (в основном в стационарных условиях), при реализации которых функция перемещения носит вспомогательный характер.

Подвижной состав автомобильного транспорта включает в себя автотранспортные средства, а также целый класс самоходной техники, к которой относятся внедорожные транспортные средства, дорожно-строительная техника, коммунальная самоходная техника, подъемно-транспортные машины, тракторы, а также другие виды самоходной техники.

Прежде чем говорить оценки ущерба от повреждения автотранспортных средств, необходимо сказать несколько слов о том, что такое оценка.

Термин «оценивать»имеет несколько различных значений в зависимости от контекста, в котором он используется.

Оценка— это искусство установления стоимости путем соответствующего исследования, согласующегося с общепринятыми процедурами и применением общепринятых принципов оценки, а также беспристрастное мнение о стоимости, основанное на подробном изучении объекта.

Оценка не является наукой в чистом виде, когда при одних и тех же исходных данных всегда получается один и тот же конечный результат. На конечный же результат оценки влияют квалификация оценщика, интуиция, его понимание ситуации, дар предвидения, т. е. оценка - это деятельность на грани науки и искусства. Поэтому оценки одного и того же объекта, проведенные несколькими независимыми оценщиками, как правило, не совпадают.

Цель оценки - передать заключение о стоимости.

Цель оценщика- действовать как незаинтересованная третья сторона при составлении беспристрастного заключения о стоимости для специальной четко определенной цели.

Следует отметить, что объект оценки часто оказывается как бы награни между недвижимостью и движимым имуществом, например, инженерное оборудование зданий, шахтные подъемники или корабли, которые по российскому законодательству относятся к недвижимости. Поэтому оценщик должен тщательно анализировать ситуацию в каждом конкретном случае, чтобы принять решение, к какому типу активов отнести объект оценки.

Материальные активы представляют собой материальные объекты, имеющие физическую и осязаемую природу; активы, относящиеся к движимому имуществу, представляют собой материальные объекты, которые не связаны с недвижимостью постоянно и которые могут быть перемещены. Под общее определение движимого имущества подходит все (кроме нематериальных активов и ценных бумаг), что не является недвижимостью и/или не прикреплено к недвижимости постоянно.

Практическая потребность в оценке различных видов активов стимулирует процесс становления научного обеспечения оценочной деятельности, которое является частью современной теории стоимости. В настоящее время в целом сформированы основные принципы и положения общесистемного уровня методологии оценочной деятельности, методологический инструментарий которого в силу его общесистемных качеств и синтетической структуры не может быть использован в конкретных дисциплинах оценочной деятельности, одной из которых является оценка стоимости в отношении автотранспортных средств.

Из-за отсутствия концептуального и методологического обоснования существующего нормативного, методического, информационного, организационного и учебно-методического обеспечения оценка стоимости в отношении автотранспортных средств носит в значительной степени субъективный характер и не может обеспечить необходимый уровень качества услуг по оценке и соответствие их требованиям действующего законодательства по защите прав потребителей.

Наличие указанной проблемы дезорганизует рынок услуг по оценке автотранспортных средств, существенно осложняет взаимодействие заказчика этого вида услуг и оценщика, значительно затрудняет организацию работ по оценке автотранспортных средств.

**Глава 2. Методика оценки стоимости ремонта автотранспортных средств и ущерба от их повреждения**

**2.1 Расчет оценки ущерба от повреждения автотранспортных средств**

Оценка ущерба от повреждения автотранспортного средства определяется на дату повреждения или на более позднюю дату. Оценка ущерба на дату поврежден может проводиться для предъявления имущественного иска в соответствии с гражданским законодательством, назначения меры наказания согласно уголовному законодательству формирования информационной базы по величине ущерба от дорожно-транспортных происшествий на региональном и федеральном уровнях в рамкам Федеральной программы по безопасности дорожного движения в Российской Федерации, для определения размера страхового возмещения, а также с другими целями. Оценка ущерба от повреждения автотранспортного средства на более позднюю дату, чем дата повреждения определяется в случаях, установленных процессуальными процедурами гражданского, уголовного и таможенного законодательства, а также при необходимости учета дополнительных повреждений автотранспортного средства, полученных в результате транспортировки, хранения или по другим причинам в период между датой повреждения и датой оценки.

В общем случае оценка ущерба от повреждения автотранспортного средства на дату оценки в месте оценки определяется следующим образом:

 (1)

где - размер ущерба, установленный в результате оценки поврежденного автотранспортного средства, на дату Оценки в месте оценки руб.;

 - рыночная стоимость автотранспортного средства в неповрежденном состоянии на дату оценки в месте оценки, руб.

В связи с тем, что рынок поврежденных автотранспортных средств фактически отсутствует, величина уценки автотранспортного средства в качестве размера ущерба практически не используется. Поэтому размер ущерба определяется в основном методами затратного подхода и включает все расходы, необходимые для восстановления поврежденного автотранспортного средства до технического состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением, и величину утраты (потери) товарной стоимости, обусловленной снижением качества автотранспортного средства в результате проведения работ по его восстановлению. В этом случае оценка ущерба от повреждения автотранспортного средства на дату оценки в месте оценки рассчитывается по формуле:

(2)

где n - количество наименований (видов) работ, проведение которых необходимо для восстановления поврежденного автотранспортного средства до технического состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением, на дату оценки, единицы;

- стоимость проведения i-го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного автотранспортного средства, на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - стоимость материалов, используемых при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства, на дату оценки в месте оценки, руб.;

- стоимость в новом состоянии поврежденных элементов (запасных частей) автотранспортного средства, подлежащих замене при i-м виде восстановительных работ, на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - физический износ поврежденных элементов (запасных частей), подлежащих замене при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства, на дату оценки, %;

- стоимость, по которой могут быть реализованы поврежденные элементы автотранспортного средства (за исключением затрат на реализацию), подлежащие замене при i-м виде восстановительных работ, на дату оценки в месте оценки, руб.

 - величина утраты товарной стоимости на дату оценки в месте оценки, руб.

При расчете размера ущерба от повреждения автотранспортного средства по формуле (2) должны соблюдаться следующие условия:

* определение номенклатуры работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства должно проводиться с учетом требований технологической документации по ремонту автотранспортного средства данной модели;
* при определении номенклатуры работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства при отсутствии технологической документации должны быть учтены также сопутствующие работы, выполнение которых необходимо в соответствии с его конструкцией (например, при проведении работ по ремонту обивки кузова легкового автомобиля необходимо снять конструктивные элементы, препятствующие проведению обивочных работ; при устранении перекоса кузова легкового автомобиля необходимо снять конструктивные элементы, препятствующие проведению ремонта, и т. д.);
* определение номенклатуры работ по восстановлению автотранспортного средства проводится для условий производства по ремонту автотранспортных средств, уровень оснащения которого технологическим оборудованием должен быть не ниже установленного требованиями технологической документации;
* при замене отдельных агрегатов, узлов, механизмов и систем в случаях, предусмотренных технологической документацией, должна быть учтена необходимость их замены в качестве ремонтного комплекта, включающего не только заменяемые элементы, но и детали, полностью обеспечивающие устранение неисправности, детали и материалы разового применения, которые не могут быть использованы повторно по технологическим причинам (прокладки, уплотнители и т. д.), и крепежные детали (стандартные и нестандартные болты, гайки, шпильки, пружинные шайбы, отгибные шайбы, стопорные кольца и т. д.);
* определение номенклатуры выполняемых работ и номенклатуры агрегатов, узлов и деталей, подлежащих ремонту или замене, проводится с учетом характеристик и ограничений товарных рынков запасных частей к автотранспортным средствам и материалов для их ремонта, а также рынков услуг по ремонту автотранспортных средств на дату оценки в месте ее проведения (поставка отдельных элементов только в сборе, продажа агрегатов лишь при условии обмена на ремонтный фонд с зачетом его стоимости, продажа запасных частей только под срочный заказ (поставку), отсутствие на данном рынке услуг по ремонту автотранспортных средств возможности проведения отдельных видов работ и т. д.);
* при определении видов и объемов работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства при возможных нескольких технологических и организационных вариантах их выполнения (устранение повреждения агрегата, узла, детали с заменой или без замены, проведение постового или цехового ремонта и т. д.) выбирается вариант, при котором размер ущерба минимален.

Оценка стоимости проведения работ i-го наименования (вида), необходимого для восстановления поврежденного автотранспортного средства, на дату оценки в месте оценки рассчитывается по формуле:

(3)

где - стоимость одного нормо-часа i-го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного автотранспортного средства, на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - трудоемкость i-го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного автотранспортного средства, нормо-часы.

Оценка стоимости одного нормо-часа i-го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного автотранспортного средства, на дату оценки определяется прямым методом по результатам статистического выборочного наблюдения. Оно проводится в границах товарного рынка услуг по ремонту автотранспортных средств в месте оценки автотранспортного средства среди организаций, имеющих сертификаты соответствия на проведение работ по ремонту автотранспортных.

Трудоемкость i-го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного автотранспортного средства, определяется согласно действующей нормативно-технической документации, регламентирующей проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств (нормативы трудоемкости на техническое обслуживание и ремонт, руководства по текущему ремонту, технологии текущего ремонта автотранспортных средств и т. д.). В указанной документации в качестве единицы измерения трудоемкости работ по ремонту автотранспортных средств может использоваться человеко-час, который соответствует нормо-часу.

Оценка стоимости материалов, которые должны быть использованы при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства, на дату оценки в месте оценки, рассчитывается следующим образом:

(4)

где - количество видов материалов, которые должны быть использованы при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средств на дату оценки, единицы;

 - стоимость единицы измерения (м, , кг и т. д.) количества j-го вида материала, который должен быть использован при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - норма расхода j-го вида материала, который должен быть использован при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства, единица количества материала / ремонта единица автотранспортного средства (деталь, узел, агрегат, кг, м, и т. д.);

 - число ремонтных единиц (деталь, узел, агрегат, кг, м, и т. д.), подвергаемых ремонту при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства с использованием j-го вида материала.

Виды и количество материалов, применяемых при конкретном виде ремонтных воздействий, определяются в соответствии с нормативно-технической документацией, регламентирующей технологии работ по восстановлению автотранспортных средств (руководства по текущему ремонту автотранспортных средств и его технологии).

Оценка стоимости единицы материала (м, , кг и т. д.) для i-го вида работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства производится прямым методом по результатам выборочного наблюдения на дату оценки в границах товарного рынка материалов в месте оценки автотранспортного средства.

Норма расхода j-го вида материала определяется в соответствии с документом, другой нормативно-технической документацией по нормированию расхода материалов на ремонт автотранспортных средств (нормы расхода материалов на ремонтно-эксплуатационные нужды, техническое обслуживание и ремонт автотранспортных срёдств и т. д.) и рекомендациями изготовителей материалов.

Оценка стоимости поврежденных элементов (запасных частей) автотранспортного средства в новом состоянии, подлежащих замене при i-м виде работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства, производится прямым методом по результатам выборочного наблюдения на дату оценки в границах товарного рынка запасных частей в месте оценки автотранспортного средства.

Оценка стоимости, по которой могут быть реализованы поврежденные элементы автотранспортного средства (за исключением затрат на реализацию), подлежащие замене при i-м вид работ по восстановлению поврежденного автотранспортного средства, определяется прямым методом на дату оценки с учетом их технического состояния и возможности восстановления состояния товарного рынка запасных частей данной номенклатуры и требований организаций, приобретающих ремонтный фонд в месте оценки.

Расчет оценки утраты товарной стоимости восстановленного после повреждения автотранспортного средства проводится в соответствии со следующими принципами, положениями и методами.

Необходимость учета величины утраты товарной стоимости автотранспортного средства при оценке ущерба от его повреждения обусловлена тем, что проведение отдельных видов ремонтных воздействий по его восстановлению после повреждения сопровождается необратимым ухудшением внешнего (товарного) вида, функциональных и эксплуатационных характеристик, снижением его безотказности и долговечности. К указанным видам ремонтных воздействий относятся:

* работы по устранению перекосов несущих элементов конструкции автотранспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, Платформы, коляски. Перекосами являются повреждения, приводящие к существенному изменению геометрических параметров каркаса кузова, кабины, салона, платформы, коляски, Проемов дверей, капота, крышки багажника, ветрового и заднего стекла, лонжеронов и т. д.;
* работы по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки. Ремонт элементов кузова и оперения производится в основном правкой поврежденной части механическим воздействием (рихтовкой, вытяжкой) или ее заменой ремонтной вставкой с приданием ей формы восстанавливаемого элемента. Кузов и оперение легкового автомобиля включают следующие основные элементы: корпус, капот, крышка багажника (дверь задка), боковые двери, крылья, детали декоративного оформления (панель облицовка радиатора, передний и задний бамперы, декоративные накладки и т. д.). Основными элементами кузова и оперения грузового автомобиля являются рама, кабина, двери кабины, панель Облицовки радиатора, капот, крылья, подножки, бортовая платформа (основание, борта, каркас тента) или платформа ковшеобразного типа и надрамник для самосвала. Основными элементами кузова и оперения автобуса являются кузов (основание-каркас, основание-панели пола, основание-кожухи пола, передок-каркас и панели, боковина-каркас и панели, задок-каркас и панели, крыша-каркас и панели), передняя и задняя двери, дверь кабины водителя, капот, передние и задние крылья, подножка;
* работы по полной или частичной окраске кузова, кабины, платформы, коляски;
* виды ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ.

К указанным видам ремонта относятся работы по разборке кузова (кабины) под полную окраску с большим объёмом слесарно-арматурных работ, по замене кузова (кабины) по капитальному ремонту автотранспортных средств.

Работы по устранению перекосов имеют ряд последствий приводящих к потере стоимости восстановленного автотранспортного средства, таких, как остаточные деформации (отступление от заводской геометрии), микротрещины в металле каркаса кузова, нарушение антикоррозионного покрытия, нарушение герметизации, ухудшение прочностных качеств пластических свойств материалов элементов кузова, а также внешнего вида автотранспортного средства.

Работы по ремонту поврежденных элементов кузова, оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при мощи сварки вызывают такие последствия, приводящие к потере стоимости восстановленного автотранспортного средства как неоднородность пластических свойств металлов в отремонтированном элементе, остаточные деформации, ухудшении коррозионной стойкости металла, нарушение противокоррозионных покрытий, нарушение герметизации кузовов, коробление деталей; ухудшение механических свойств свариваемых металлических элементов, возможный перегрев соседних деталей ухудшение внешнего вида автотранспортного средства.

Работы по полной или частичной окраске кузова, кабины платформы и коляски приводят к потере стоимости восстановленного автотранспортного средства следствие различия тону окрашенных поверхностей, неоднородности лакокрасочного покрытия, ухудшения внешнего вида автотранспортного средства.

Виды ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ сопряжены с такими последствиями, к приводящими потере стоимости восстановленного автотранспортного средства, как нарушение заводских компоновочных решений, отступление от заводской геометрии, повреждение рабочих и установочных поверхностей ремонтируемых элементов, снижение безотказности и долговечности, ухудшение внешнего вида автотранспортного средства.

Утрата товарной стоимости автотранспортного средства учитывается при определении ущерба только при одновременном ‚выполнении следующих условий:

* при осмотре поврежденного автотранспортного средства выявлена необходимость выполнения одного из видов ремонтных воздействий (работ), перечень которых представлена в табл. №1 При этом каждый вид ремонтного воздействия, которому подвергаются поврежденные конструктивные элементы, учитываются если не было следов (признаков) более ранних (предыдущих) повреждений или коррозии, а также ограничений, указанных в табл. №1;
* физический износ автотранспортного средства на дату оценки составляет не более 40%;
* автотранспортное средство ранее полностью не перекрашивалось (для автомобиля, автобуса и прицепа-дачи не проводилась полная окраска снаружи и внутри салона).

Таблица №1

Виды ремонтных воздействий, учитываемых при расчете утраты товарной стоимости

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Виды ремонтных воздействий | Ограничения, при которых учитываются ремонтные воздействия |
| 1 | Работы по устранению перекоса несущих элементов конструкции автотранспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы и коляски | − |
| 2 | Работы по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки | Размер повреждений элемента кузова и оперения превышает 5% его площади и составляет не менее 10  |
| 3 | Работы по полной или частичной окраске кузова, кабины, рамы, платформы, коляски | Наличие на транспортном средстве полностью заводского внешнего лакокрасочного покрытия со сроком эксплуатации: не выше срока гарантии изготовителя ;до 5 лет при отсутствии гарантии на покрытие |
| 4 | Виды ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ | − |

Оценка величины утраты товарной стоимости рассчитывается по формуле:

(5)

где - оставляющая утраты товарной стоимости, обусловленная устранением перекоса несущих элементов конструкции автотранспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы и коляски,

 - составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная работами по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки, руб.;

 - составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная полной или частичной окраской кузова, платформы и коляски, руб.;

 - составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная видами ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ, руб.

Оценка составляющей утраты товарной стоимости, обусловленной устранением перекоса несущих элементов конструкции автотранспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы и коляски, рассчитывается по формуле:

(6)

где - стоимость автотранспортного средства в новом состоянии на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - коэффициент, учитывающий трудоемкость работ по устранению перекосов;

 - физический износ автотранспортного средства на дату оценки, %.

Коэффициент определяется по следующей формуле:

(7)

где - трудоемкость работ по устранению перекосов, нормо-часы.

Величина, вычисленная по формуле (6), снижается на 50% при наличии следов (признаков) предыдущих устранений перекоса несущих элементов конструкции автотранспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы и коляски, не получивших повреждения в рассматриваемом случае. Снижение величины производится на основании данных визуального определения следов (признаков) предыдущих устранений перекоса или документального подтверждения того, что указанные виды ремонтных работ проводились ранее.

Оценка составляющей утраты товарной стоимости, обусловленной работами по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки, рассчитывается по формуле:

(8)

где - число ремонтируемых элементов кузова и оперения, единицы;

 - коэффициент, учитывающий величину физического износа автотранспортного средства при определении утраты товарной стоимости;

 - коэффициент, учитывающий вид ремонтного воздействия на t-м поврежденном элементе кузова и оперения;

 - стоимость t-го поврежденного элемента кузова и оперения в новом состоянии на дату оценки в месте оценки, руб.

Коэффициент вычисляет по формуле:

 (9)

Значения коэффициента для различных видов ремонта приведены в табл. №2.

Таблица №2

Значение коэффициента



|  |  |
| --- | --- |
| Вид ремонтного воздействия |  |
| Съемные элементы | Несъемные элементы |
| Ремонт №1 | 0,2 | 0,3 |
| Ремонт №2 | 0,3 | 0,4 |
| Ремонт №3 | 0,4 | 0,5 |
| Ремонт №4 | - | 0,6 |
| Замена сваркой | - | 0,5 |

Виды ремонта определяются следующим образом:

ремонт № 1 - устранение повреждений в открытых и легко доступных местах при деформации до 20% площади поверхности ремонтируемого элемента;

ремонт № 2 - устранение повреждений в открытых и легкодоступных местах со сваркой или устранение повреждений при деформации от 20 до 50% площади поверхности ремонтируемого элемента;

ремонт № З - устранение повреждений в закрытых и труднодоступных местах со сваркой, частичным восстановлением до 30% площади поверхности ремонтируемого элемента. Частичное восстановление деталей производится путем устранения повреждений вытяжкой и правкой с усадкой металла, вырезкой участков, не подлежащих ремонту, изготовлением ремонтных вставок с приданием им формы восстанавливаемой детали;

ремонт № 4 — частичное восстановление свыше 30% площади поверхности ремонтируемого элемента.

Величина рассчитанная по формуле (8), снижается на 50% при наличии следов (признаков) предыдущих ремонтных воздействий на неповрежденных элементах кузова и оперения автотранспортного средства. Снижение величины производится на основании данных визуального определения следов (признаков) предыдущих ремонтных воздействий или документального подтверждения того, что указанные виды ремонтных работ проводились ранее.

Расчет оценки составляющей утраты товарной стоимости, обусловленной полной или частичной окраской кузова (кабины, платформы, коляски), проводится по формуле:

(10)

где - коэффициент, учитывающий трудоемкость работ по окраске.

При частичной окраске расчет проводится по формуле:

 (11)

где - трудоемкость работ по окраске (суммарная по всем окрашиваемым элементам автотранспортного средства), нормо-часы.

Величина оценки утраты товарной стоимости при частичной окраске не должна превышать стоимости работ по окраске (без стоимости окрашиваемых элементов).

При наружной или полной окраске расчет проводится по формуле:

 (12)

При наружной или полной окраске величина должна удовлетворять условию

 (13)

Расчет оценки составляющей утраты товарной стоимости, обусловленной видами ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ, проводится по формуле:

,(14)

где коэффициент, учитывающий проведение определенного вида ремонта автотранспортного средства с большим объемом разборочно-сборочных работ.

Таблица №3

Коэффициенты корректировки утраты товарной стоимости при проведении видов ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Вид ремонта |  |
| 1 | Разборка кузова автотранспортного средства под полную окраску с большим объемом слесарно-арматурных работ | 0,010 |
| 2 | Замена кузова автотранспортного средства: |  |
| окрашенного | 0,010 |
| обитого | 0,006 |
| 3 | Необезличенный капитальный ремонт | 0,030 |
| 4 | Обезличенный капитальный ремонт | 0,200 |

Значения коэффициента для различных видов ремонта автотранспортных средств приведены в табл. №3.

**2.2 Расчет оценки стоимости поврежденного автотранспортного средства и стоимости его ремонта**

При оценке поврежденных автотранспортных средств определяются следующие ВИДЫ стоимости в месте оценки:

* стоимость поврежденного автотранспортного средства в отремонтированном (аварийном) состоянии на дату повреждения;
* стоимость поврежденного автотранспортного средства в отремонтированном (аварийном) состоянии на болёе позднюю дату, чем дата повреждения;
* стоимость поврежденного автотранспортного средства в отремонтированном состоянии на дату оценки.

Оценка стоимости поврежденного автотранспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на дату повреждения может быть необходима для принятия владельцем решения о дальнейшем использовании автотранспортного средства, целесообразности его восстановления об изменении балансовой стоимости и т. д.

Оценка стоимости поврежденного автотранспортного Средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на дату повреждения в месте оценки рассчитывается по формуле:

 (15)

где - рыночная стоимость подержанного автотранспортного средства в неповрежденном состоянии на дату повреждения в месте оценки, руб.;

 - размер ущерба от повреждения автотранспортного средства на дату повреждения в месте оценки, руб.;

 - утилизационная стоимость автотранспортного средства в поврежденном состоянии на дату повреждения в месте оценки, руб.

Оценка стоимости рассчитывается для неповрежденного, ценного автотранспортного средства в том техническом состоянии, в котором оно находилось на дату повреждения непосредственно перед повреждением. При этом дефекты на поврежденных элементах автотранспортного средства учитываются только в том случае, если они могут быть однозначно идентифицированы как эксплуатационные, не связанные с данным повреждением. Стоимость поврежденного автотранспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на более позднюю дату, чем дата повреждения используется для целей продажи, учета последствий его дополнительного повреждения в период между датой повреждения и датой оценки, определения целесообразности восстановления и т. д.

Оценка стоимости поврежденного автотранспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на более позднюю дату, чем дата повреждения, в месте оценки вычисляется по следующей формуле:

 (16)

где - рыночная стоимость подержанного автотранспортного средства в неповрежденном состоянии на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - размер ущерба от повреждения автотранспортного средства на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - утилизационная стоимость автотранспортного средства в поврежденном состоянии на дату оценки в месте оценки, руб.

Оценка стоимости рассчитывается для поврежденного автотранспортного средства в состоянии, в котором оно находилось бы на дату оценки. При этом дефекты на поврежденных элементах автотранспортного средства учитываются только в том случае, если они могут быть однозначно идентифицированы как эксплуатационные, не связанные с данным повреждением.

Оценка стоимости поврежденного автотранспортного средства в отремонтированном (восстановленном) состоянии на дату оценки рассчитывается по формуле:

 (17)

где - рыночная стоимость подержанного восстановленного автотранспортного средства на дату оценки в месте оценки, руб.;

 - величина утраты товарной стоимости в результате ремонтных воздействий на дату повреждения месте оценки, руб.;

 - физический износ автотранспортного средства на дату повреждения, %;

 - физический износ автотранспортного средства на дату оценки, %.

Оценка стоимости рассчитывается с учетом замены агрегатов, узлов, систем и деталей, проведенной при ремонте (восстановлении) автотранспортного средства. При этом дефекты на поврежденных и восстановленных элементах автотранспортного средства учитываются только в том случае, когда они могут быть однозначно идентифицированы как эксплуатационные, не связанные с данным повреждением.

Расчет оценки стоимости ремонта (восстановления) поврежденного автотранспортного средства на дату оценки в месте оценки проводится по формуле:

(18)

**2.3 Оценка ущерба от дорожно-транспортного происшествия на региональном уровне**

За рубежом одним из основных направлений оценочной деятельности в области транспорта является комплексная оценка стоимости дорожно-транспортных происшествий на федеральном уровне, которая впервые была рассчитана в 1950-х гг. в Великобритании и США. В настоящее время оценка общей стоимости дорожно-транспортных происшествий определяется в большинстве стран с высоким уровнем автомобилизации и служит одним из целевых показателей при разработке федеральных и региональных программ по проблемам повышения безопасности дорожного движения, а также стимулом активного вмешательства общества в их решение. По зарубежным источникам общие потери от дорожно-транспортных происшествий оцениваются в размере до 5% валового внутреннего продукта государства.

До недавнего времени для расчета комплексного ущерба дорожно-транспортных происшествий в качестве основного рубежом применялся метод недополученной продукции, который основывается на затратном подходе. Данный метод предусматривает в общем случае при расчете стоимости дорожно-транспортных происшествий для государства и общества доходов, недополученных в связи с аварией, а также с расходами на лечение пострадавших и ремонт автотранспортных средств, дорожных сооружений и другого имущества. В соответствии с данным методом в смету расходов входят следующие статьи:

* расходы на лечение, в том числе амбулаторное и стационарное, а также на транспортировку раненых;
* расходы на реабилитацию, включая специальное обучение детей, санаторную реабилитацию и переоборудование жилья;
* стоимость недополученной продукции с учетом т связи с гибелью людей или постоянной нетрудоспособностью, а также временных расходов;
* стоимостная оценка потери благополучия, включая бод страдания;
* стоимость поврежденного имущества, в том числе автотранспортных средств, дорожных сооружений, грузов и т. д.;
* административные расходы с учетом расходов на полицейское расследование, организацию выплаты страхового возмещения и судебные издержки;
* прочие расходы, вызываемые, например, потерей i в связи с дорожно-транспортным происшествием.

Рассчитанная по данному методу средняя стоимость одного дорожно-транспортного происшествия за рубежом состав около 1 млн. долл. При этом имеется значительная вариация по разным странам, поскольку между ними существуют различия в системе регистрации дорожно-транспортных происшествий, определении не смертельных ранений, уровне доходов, приоритете безопасности дорожного движения под другими целевыми установками и т. д.

В последнее время метод недополученной продукции стал объектом серьезной критики со стороны экономистов в этическом плане. Во-первых, он не позволяет оценить эффективность затрат, так как не учитывает мнения участников дорожного движения о том, какую сумму они хотели бы истратить на меры по повышению безопасности дорожного движения. Экономическим выражением такого мнения является готовность выявить за определенный товар — безопасность дорожного движения. Во-вторых, при использовании метода недополученной продукции недооценивается подлинная экономическая выгода предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Рационально мыслящий заказчик будет готов заплатить за определенное снижение скорее риска гибели, чем дохода, недополученного в случае гибели. Таким образом, предотвращение дорожно-транспортного происшествия, которое повлекло бы неполучение продукции, имеет более высокую денежную ценность, чем сама недополученная продукция. Несмотря на то что с теоретической точки зрения критика метода недополученной продукции убедительна, в практическом плане достаточно трудно получить объективную оценку желание участников дорожного движения платить за безопасность. Указанная оценка зависит от ряда факторов, к которым в первую очередь относятся уровень дохода участников дорожного движения, начальный уровень риска, отношение к риску, характер существующего риска и т. д. Поэтому в настоящее время активно разрабатываются методики расчета комплексной оценка ущерба от дорожно-транспортных происшествий, учитывающие желание водителей платить за безопасность дорожного движения.

В России начато проведение работ по формированию методического обеспечения расчета оценки ущерба от дорожно-транспортных происшествий на федеральном и региональном уровнях. В нем комплексная оценка материального ущерба от дорожно-транспортных происшествий на региональном уровне вследствие повреждения автотранспортных средств основывается на следующих принципах допущениях и ограничениях.

Субъекты, которым непосредственно наносится материальный ущерб в дорожно-транспортных происшествиях разделяются на три группы: бюджетные организации, юридические лица (небюджетные организации) и физические лица. В зависимости от вида повреждаемого при дорожно-транспортном происшествии имущества внутри каждой группы предусмотрено деление на владельцев автотранспортных средств и владельцев грузов.

При расчете по каждому из указанных субъектов учитываются составляющие ущерба, расходы по которым они несут. Для владельцев автотранспортных средств это стоимость работ по спасению и эвакуации автотранспортного средства, величина ущерба в случае невозможности его восстановления, стоимость работ по восстановлению (ремонту), величина утраты его товарной стоимости в результате ремонтных работ, судебные издержки, величина ущерба из-за затрат времени, связанных с расследованием дорожно-транспортного происшествия, и возмещением убытков, невостребованная часть страхового возмещения за автотранспортное средство. Для владельцев груза учитываются следующие составляющие ущерба: величина ущерба вследствие срыва договорных обязательств по перевозке грузов и пассажиров, повреждения или уничтожения груза, невостребованная часть страхового возмещения за груз.

При проведении оценки должны быть предусмотрены расчеты по оценке ущерба для следующих видов автотранспортных средств отечественного и импортного производства: легковые автомобили, грузовые автомобили, включая прицепы, автобусы, мототранспортные средства.

Методика комплексной оценки материального ущерба от дорожно-транспортных происшествий на региональном уровне основывается на следующих методических положениях. В общем случае оценка годового материального ущерба на региональном уровне от повреждения автотранспортных средств и перевозимых грузов в дорожно-транспортных происшествиях рассчитывается по формуле

,(19)

где - число автотранспортных средств, поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях на территории региона и принадлежащих бюджетным организациям, единицы;

 - число автотранспортных средств, поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях на территории региона и принадлежащих юридическим лицам (небюджетным организациям), единицы;

 - число автотранспортных средств, поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях на территории региона и принадлежащих физическим лицам, единицы;

 - число видов автотранспортных средств, единицы;

 - число составляющих потерь от повреждения автотранспортных средств, единицы;

 - стоимость -й составляющей потерь для -го вида автотранспортного средства, руб.;

 - число дорожно-транспортных происшествий, при которых был поврежден груз, принадлежащий бюджетным организациям, единицы;

 - число дорожно-транспортных происшествий, при которых был поврежден груз, принадлежащий юридическим лицам (небюджетным организациям), единицы;

 - число дорожно-транспортных происшествий, при которых был поврежден груз, принадлежащий физическим лицам;

 - средняя стоимость ущерба из-за повреждения груза, принадлежащего бюджетной организации, в одном дорожно-транспортном происшествии, руб.;

 - средняя стоимость ущерба из-за повреждения груза, принадлежащего юридическому лицу (небюджетной организации), в одном дорожно-транспортном происшествии, руб.;

средняя стоимость ущерба из-за повреждения груза, принадлежащего физическому лицу, в одном дорожно-транспортном происшествии, руб.

Индексация видов автотранспортных средств, используемая при расчете по формуле (19), приведена в табл. №4.

Таблица №4

Индексация видов автотранспортных средств

|  |  |
| --- | --- |
| Значение индекса j | Вид автотранспортного средства |
| 1 | Отечественные легковые автомобили |
| 2 | Импортные легковые автомобили |
| 3 | Отечественные грузовые автомобили, включая прицепной состав |
| 4 | Импортные грузовые автомобили, включая прицепной состав |
| 5 | Отечественные автобусы |
| 6 | Импортные автобусы |
| 7 | Отечественные мототранспортные средства |
| j=m=8 | Импортные мототранспортные средства |

Составляющие потерь учитывают все виды затрат и которые несет владелец автотранспортного средства, начиная с места дорожно-транспортного происшествия и кончая рассмотрением дела о возмещении ущерба от дорожно-транспортного происшествия в судебном порядке. Индексация составляющих потерь от повреждения автотранспортного средства, используемая при расчете по формуле (19), приведена в табл. №5.

Таблица №5

Индексация составляющих потерь

|  |  |
| --- | --- |
| Значение индекса l | Составляющая потерь |
| 1 | Стоимость работ по спасению автотранспортного средства |
| 2 | Стоимость работ по эвакуации автотранспортного средства |
| 3 | Величина ущерба в случае невозможности восстановления автотранспортного средства |
| 4 | Стоимость работ по восстановлению (ремонту) автотранспортного средства |
| 5 | Величина утрат товарной стоимости автотранспортного средства в результате проведения ремонтных работ |
| 6 | Величина судебных издержек, связанных с расследованием дорожно-транспортного происшествия, и возмещение убытков в судебном порядке |
| 7 | Величина потерь, связанных с затратами времени на расследование дорожно-транспортного происшествия и возмещением убытков |
| l=z=8 | Невостребованная часть страхового возмещения за автотранспортное средство |

**Пример расчета оценки ущерба от повреждения автотранспортного средства**

Автомобиль ГАЗ - 3110 в новом состоянии = 400 000 руб. год выпуска 2002, пробег 135 000км, застрахован по тарифу 5%. В период действия договора страхования нанесен ущерб: необходимо заменить капот 30 000 руб. стоимость работ 3 нормо-часа (1 нормо-час = 800 руб.), заменить правое переднее крыло 40 000 руб. снять-установить 4 нормо-часа (1 нормо-час = 800 руб.).

Определить сумму ущерба (выплаты).

Решение:

1. =

2.

3.

4.

5.

Ответ: размер ущерба (выплаты) = 30 100 руб.

**Заключение**

В данной курсовой работе были рассмотрены общие положения, принципы их и методы, на основе которых рекомендуется проводить оценку стоимости поврежденных автотранспортных средств, стоимости их ремонта (восстановления) и ущерба от их повреждения.

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

Оценка ущерба от повреждения автотранспортного средства определяется на дату повреждения или на более позднюю дату. Оценка ущерба на дату поврежден может проводиться для предъявления имущественного иска в соответствии с гражданским законодательством, назначения меры наказания согласно уголовному законодательству формирования информационной базы по величине ущерба от дорожно-транспортных происшествий на региональном и федеральном уровнях в рамкам Федеральной программы по безопасности дорожного движения в Российской Федерации, для определения размера страхового возмещения, а также с другими целями. Оценка ущерба от повреждения автотранспортного средства на более позднюю дату, чем дата повреждения определяется в случаях, установленных процессуальными процедурами гражданского, уголовного и таможенного законодательства, а также при необходимости учета дополнительных повреждений автотранспортного средства, полученных в результате транспортировки, хранения или по другим причинам в период между датой повреждения и датой оценки.

**Список используемой литературы**

1. Адрианов Ю.В. Оценка стоимости подвижного состава транспорта. Учебное пособие. М.: Международная академия оценки и консалтинга, 2003. – 244с.
2. Адрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств. М: Дело, 2003.–448 с.
3. Васин П. Н. Правовое обеспечение формирования, обращения и оценки стоимости имущества. Учебное пособие. Новосибирск: СибАГС,2004. – 152с.
4. Васин П. Н. Экспертиза транспортных средств для целей страхования и страховых выплат. Учебное пособие. Новосибирск: СибАГС, 2004.–152с.
5. Назаров О. С., Третьяков Э. А. Оценка рыночной стоимости машин и оборудования. Учебное пособие. М.: Международная академия оценки и консалтинга, 2002. 134 с.