

СУДОВИЙ ЕКСПЕРТ

Онишко Роман Михайлович

Свідectво № 1678 від 16 січня 2014 року видане на підставі рішення Центральної експертно-кваліфікаційної комісії при Міністерстві юстиції України
вул. Спокійна, буд. 19/1, м. Львів, 79041 тел. +38(067)7216849, e-mail: onyshko50@ukr.net

ВИСНОВОК № 240/19

експертного автотоварознавчого дослідження

Складений 13 листопада 2019 року

12 листопада 2019 року експерту автотоварознавцю Онишку Р. М. надійшла заява від ЛКП «Ратуша - сервіс», з проханням провести автотоварознавче дослідження автомобіля TOYOTA CAMRY, ідентифікаційний номер JTNBK40K103019579 реєстраційний номер BC1142IM.

На вирішення дослідження поставлене питання:

1. Яка ринкова вартість автомобіля TOYOTA CAMRY, ідентифікаційний номер JTNBK40K103019579, реєстраційний номер BC1142IM, станом на 12.12.2019 року?

Автотоварознавче дослідження виконує експерт Онишко Роман Михайлович, який має повну вищу технічну освіту за спеціальністю «автомобілі і автомобільне господарство», кваліфікацію інженера-механіка автомобільного транспорту та кваліфікацію судового експерта з правом проведення судових експертиз за спеціальністю 12.2 Визначення вартості колісних транспортних засобів, та розміру збитку, завданого власнику транспортного засобу. Свідectво № 1678 від 16 січня 2014 року видане на підставі рішення Центральної експертно-кваліфікаційної комісії при Міністерстві юстиції України, продовжене до 2017 року, термін дії до 07.07.2020 року. Загальний стаж з 1983 року, стаж експертної роботи з 2014 року.

Використані нормативні акти, методики, науково-технічні та довідкові джерела:

1. «Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів». Затверджена наказом МЮУ і ФДМУ № 142/5/2092 від 24.11.2003 р., в редакції наказу МЮУ і ФДМУ № 1335/5/1159 від 24.07.2009 р., в редакції наказу МЮУ і ФДМУ № 3207/5/1033 від 21.10.2019 р.
2. Національний стандарт № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав». Постанова КМУ від 10.09.2003 р. № 1440.
3. Офіційні курси НБУ гривні до іноземних валют згідно Інтернет-сайту <http://bank.gov.ua>.
4. «Бюлетень автотоварознавця». № 110 грудень 2019. СЕУ (електронна версія).
5. <https://carinfo.kiev.ua>

ДОСЛІДЖЕННЯ

Основні поняття та терміни, що використовуються у дослідженні [1, 2, 3].

Аварійне пошкодження – пошкодження у вигляді порушення форми (геометричних розмірів, цілісності конструкції матеріалу виготовлення) КТЗ або його складника, що мало місце внаслідок зовнішнього механічного контакту з іншим КТЗ чи іншою перешкодою, визначеною згідно з правилами дорожнього руху.

Автомобіль – колісний транспортний засіб, який приводиться в рух за допомогою енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт.

Автомобіль легковий – автомобіль, який за своєю конструкцією призначений для перевезення не більше ніж п'яти осіб, крім водія.



обладнанням призначений головним чином для перевезення людей та їхнього багажу і в якому розміщено не більше дев'яти місць для сидіння, включно з місцем водія.

Автомобільний транспортний засіб – КТЗ (автобус, вантажний та легкові автомобілі, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій.

Базова комплектність КТЗ – комплектність КТЗ серійного виготовлення без додаткового обладнання і конструкційних складових частин спеціального (додаткового) призначення.

Вартість нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт регіональна – вартість, що отримана шляхом спостережень вартісних значень нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт КТЗ певної моделі на спеціалізований підприємствах автомобільного сервісу в регіоні.

Величина втрати товарної вартості (далі ВТВ) – умовна величина зниження ринкової вартості КТЗ, відновленого за нормативними вимогами після пошкодження, порівняно з ринковою вартістю подібного непошкодженого КТЗ.

Версія (модифікація) КТЗ – сукупність дорожніх транспортних засобів одного типу, які належать до однієї моделі і не мають відмінностей у таких характеристиках, як: колісна база; маса без водія й експлуатаційних рідин; маса у спорядженому стані; повна маса; навантаження на кожну вісь повної маси; робочий об'єм двигуна; максимальна потужність; тип коробки передач; кількість передач та їхні передаточні числа, передаточне число головної передачі, верхня та нижня межі радіусів котіння шини для кожної осі; кількість місць сидіння.

Виробник КТЗ – фізична чи юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине працездатне ціле, тобто за складання КТЗ і однозначність його ідентифікаційного номера.

Відновлювальний ремонт (або ремонт) – комплекс операцій щодо відновлення справності або робото здатності КТЗ чи його складника (ів) та відновлення їхніх ресурсів. Ремонт здійснюється методами відновлення чи заміни складових частин.

Дефект – невідповідність вимогам виробника та (або) законодавства заданої або очікуваної вимоги, яка стосується КТЗ (зокрема відремонтованого), його складника, включаючи невідповідність вимогам безпеки.

Дефектування – технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження після часткового чи повного розбирання КТЗ (складової) з контролем параметрів (характеристик) та сортуванням складників на групи відповідного до ступеня їх придатності.

Діагностування – технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження без його повного розбирання за сукупністю виявлених діагностичних чинників із заданою точністю.

Економічна доцільність ремонту КТЗ (складової частини) – принцип оцінки, який передбачає, що відновлювальний ремонт КТЗ (складника) є доцільним лише за умови, що вартість відновлювального ремонту КТЗ (складника) підвищує його ринкову вартість, проте не перевищує її.

Колісний транспортний засіб – транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнанні чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі. Термін «колісний транспортний засіб» поширюється також на машини, двигуни яких живляться постійним електричним струмом через контактну мережу (тролейбуси)

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

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

Колісний транспортний засіб, що був у користуванні – КТЗ, на який уповноваженими державними органами (у тому числі у країні – експортері КТЗ) були видані або є реєстраційні документи, які дають право на його експлуатацію.

Комплектність КТЗ (складової частини) – перелік складників та опцій, що відповідають специфікаціям виробника КТЗ (складової частини).

Модель (варіант) КТЗ – сукупність КТЗ одного типу, які не мають відмінностей за типом кузова (згідно з ДСТУ 2885-94 «Автотранспортні засоби. Автомобілі легкові. Типи кузовів. Терміни та визначення», виробником, кількістю і розташуванням ведучих та керованих осей, робочим циклом, кількістю і розташуванням циліндрів двигуна. Робочі об'єми двигунів КТЗ однієї моделі не повинні відрізнятися більше ніж 20%, а їх потужність – на 30%.

Нормативний пробіг – середньостатистичний, річний для даної моделі КТЗ пробіг, щодо якого визначається середня ринкова вартість КТЗ.

Обстеження КТЗ – процедура інструментального або органолептичного дослідження КТЗ з метою визначення його технічного стану.

Оновлення – заміна складника, що був у користуванні, на новий.

Опція – додаткове оснащення КТЗ не передбачене базовою комплектністю складниками з варіантами їх виконання, що підвищують його споживчі і технічні якості.

Ринкова вартість КТЗ (його складників) – вартість, за яку можливе відчуження КТЗ (його складників) на ринку подібного КТЗ (його складників) на дату оцінки за договором, укладеним між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу.

Поняття дійсної вартості – що вживається у судовій практиці, за своїм змістом і числовим значенням рівнозначне поняттю ринкової вартості.

Робочий об'єм двигуна – сума робочих об'ємів циліндрів двигуна з кривошипно - шатунним механізмом, які витісняються поршнями під час їхнього руху від крайнього верхнього до крайнього нижнього положень. Робочі об'єми двигунів інших конструкцій визначається спеціальними розрахунками чи експериментальними методами.

Складова частина КТЗ (складник) – деталь, складова одиниця чи комплектувальний виріб, які відповідають вимогам конструкторської документації.

Спеціалізоване підприємство автомобільного сервісу (спеціалізоване підприємство) – підприємство, що належить до сервісної мережі пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту КТЗ або уповноваженими ним суб'єктами господарювання відповідно до законодавства.

Строк експлуатації – період часу від дати виготовлення КТЗ до дати його оцінки.

Технічний стан – відповідність КТЗ складу його конструкції на дату реєстрації та сукупність фактичних експлуатаційних характеристик КТЗ на дату перевірки.

Пошкодження КТЗ (складника КТЗ) - будь-яке порушення справності, включаючи покриття складника.

Експлуатаційні пошкодження - пошкодження, що утворилися внаслідок експлуатації КТЗ та обумовлені його експлуатаційним зносом (зміною первісних властивостей) та умовами експлуатації. Обставини, що призвели до експлуатаційного зносу, не обумовлюють необхідності інформування державних органів.

Аварійні пошкодження – усі інші ніж експлуатаційні пошкодження. Особливістю аварійних пошкоджень є механізм їх утворення внаслідок контактування зі сторонніми об'єктами, що призвело до деформації чи руйнування і відповідно, до необхідності ремонту чи



заміни складника, або контактування з агресивним середовищем, що призвело до необхідності ремонту (заміни) складника. Події, що призвели до аварійних пошкоджень, як правило, потребують інформування про них відповідних державних органів згідно із законодавством.

Деформація - зміна форми й розмірів складової (деталі, конструкції) у результаті зовнішніх впливів у вигляді розтягу, стиску, вигину, закручення, термічного впливу, без зміни його маси (фізично це результат зміни міжатомних відстаней і перегрупування блоків атомів, що супроводжується зміною величини міжатомних сил, мірою яких є пружне механічне напруження).

Прості деформації - характерні плавними формами поверхні, легко піддаються ремонту та розташовані у легкодоступних місцях.

Складні деформації - з утворенням гострих заломів, гофр і складок, пластичного витягування матеріалу складника, потребують значних витрат на їх усунення чи розташовані у важкодоступних місцях. Під важкодоступним слід розуміти місця у КТЗ де: - ускладнено доступ інструмента до місця локалізації пошкодження; - ускладнено доступ до огляду пошкодження зі зворотної сторони; - утруднена можливість виконання певних ремонтних операцій внаслідок незручної, напруженої пози слюсаря, перш за все у разі роботи з важкими приладами (наприклад, кліщами для точкового зварювання).

Тип КТЗ - класифікаційна одиниця, що визначає призначення КТЗ і особливості конструкції.

Укомплектованість - наявність усіх складників КТЗ, які передбачені виробником.

Фізичний знос КТЗ (його складників) - утрата вартості КТЗ (його складників), яка зумовлена частковою або повною втратою первісних технічних та технологічних якостей КТЗ (його складників) порівняно з вартістю нового подібного КТЗ (його складників).

Для визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику КТЗ, застосовуються витратний підхід і метод калькуляції вартості відновлювального ремонту.

1.1. Ідентифікація об'єкту дослідження.

Ідентифікація КТЗ - визначення відповідності характеристик, ознак певного КТЗ (тип, модель, модифікація, рік виготовлення, робочий об'єм двигуна, комплектність, повна маса тощо) даним виробника. Ідентифікаційний номер транспортного засобу - VIN (Vehicle Identification Number) - структуроване поєднання літеро-цифрових позначень, що надається виробником для транспортного засобу з метою його ідентифікації [1, п. 1.6]. В досліджуваного автомобіля ідентифікаційним номером є номер його кузова.

1.1.1. Визначення року виготовлення колісного транспортного засобу.

За рік виготовлення КТЗ приймається календарна дата його виготовлення (день, місяць, рік). Календарна дата виготовлення в загальному може бути визначена на підставі даних виробника по розпізнавальній частині VIN (останніх вісім символів).

Якщо календарну дату виготовлення визначити не можливо, то за основу приймається модельний рік виготовлення, визначений по його ідентифікаційному номеру з врахуванням календарної дати першої реєстрації КТЗ (день, місяць, рік).

Дата першої реєстрації експлуатованого КТЗ, визначається по даті видачі свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта)

У випадку відсутності даних про календарну дату першої реєстрації, або виникнення сумнівів в її достовірності, коли встановлений модельний рік виготовлення КТЗ співпадає з роком початку його експлуатації, для цілей оцінки за дату виготовлення приймається 1 січня встановленого модельного року.

Якщо встановлений модельний рік виготовлення не співпадає з роком початку експлуатації КТЗ, а перевищує його, що визначається з реєстраційних документів, для цілей оцінки за дату виготовлення приймається 1 липня даного в реєстраційних документах року.

Parameter	Value
Brand	TOYOTA
Model	CAMRY
Permanent link	https://carinfo.kiev.ua/cars/vin/toyota/vin_check?su=0eberp12zk_x
VIN	JTNBK40K103019579
Model's series	GSV40
Model's series production period	2006-01 ... 2011-09
Model's completion code (Katashiki code)	GSV40L-AETGKW
Model's completion production period	2006-01 ... 2009-01
ENGINE 1	2GRFE (3500CC 24-VALVE DOHC EFI)
ATM, MTM	ATM (AUTOMATIC TRANSMISSION)
GEAR SHIFT TYPE	6FC (ATM, 6-SPEED FLOOR SHIFT)
Handdrive	L
DRIVER'S POSITION	LHD (LEFT-HAND DRIVE VEHICLES)
Body colour	202
Interior colour	LA15
Production date	2006-11
Catalog	EU (European market) (EU)
GRADE	XLE (XLE TYPE)
check digit	Ok

Рис.1 Дані спеціалізованого сайту «<http://carinfo.kiev.ua>» [6]

Виходячи з вище викладеного, строк експлуатації даного КТЗ приймається по календарній даті виготовлення, визначеній свідоцтва про реєстрацію - 01.11.2006 року та станом на 12.12.2019 року становить – 14 років.

1.1.2. Ідентифікаційні дані об'єкта дослідження.

У представленого для дослідження колісного транспортного засобу, його заводських табличок і номерів, з використанням спеціальної довідкової літератури та записів в його реєстраційному свідоцтві, встановлені наступні **ідентифікаційні дані об'єкта дослідження**

- марка

- TOYOTA;

- модель

“JTN” на 1÷3-ій позиціях ідентифікаційного номеру (VIN) означає виробника TOYOTA;

- тип КТЗ

- CAMRY;

- колір

- 4 дверний легковий автомобіль з кузовом «седан»;

- тип лакофарбового покриття

- чорний;

- ідентифікаційний номер (VIN)

- 2-о шаровий «акрил+лак»;

- JTNBK40K103019579 (див. фото 7), цей же номер є номером кузова даного автомобіля;

- двигун

при виконанні даного автотоварознавчого дослідження вказаний ідентифікаційний номер кузова автомобіля приймається за достовірний (перевірка його справжності є прерогативою криміналістичної експертизи і не входить в компетенцію експерта автотоварознавця

- трансмісія

- 6-циліндровий, бензиновий, поперечної компоновки, робочим об'ємом 3500 см³ (3,5 л), потужністю 206 кВт (277 к.с.);

- рік випуску

- 6 АТ, передній привід;
- 2006 – згідно свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (VIN).



- реєстраційний номерний знак
- реєстраційні документи
- власник

- даних про дату виготовлення в українському свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу немає модельний ряд не позначений;
 - для даного автомобіля за дату виготовлення приймається – 01.11.2006 року;
 - ВС1142ІМ;
 - свідоцтво про реєстрацію ТЗ СХЕ № 505602 видане центром 4641, 06.12.2019 року;
 - згідно реєстраційного свідоцтва ЛКП «Ратуша - сервіс», що знаходиться за адресою: м. Львів пл. Ринок, 1, к. 326.

Марка, модель, ідентифікаційний номер, колір, рік випуску, реєстраційні номерні знаки, тип і робочий об'єм двигуна представленого автомобіля співпадають з записами у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу – СХЕ № 505602.

Покази одометра автомобіля (лічильника пробігу в спідометрі) на момент обстеження – “267864” км (див. фото - 5).

Особливості стану, які приймаються як такі, що не відносяться до ДТП:

- наявні деформації задньої кришки без пошкодження лакофарбового покриття (фото 18);
- наявні дефекти оббивок сидінь та салону у вигляді забруднень, засаленості, потертостей;
- наявні численні дрібні пошкодження лакофарбового покриття кузова – сколювання, потертості, подряпини;
- наявні сліди відновлювального ремонту задньої частини кузова КТЗ.

1.2. Визначення ринкової вартості досліджуваного колісного транспортного засобу станом на 12.12.2019 року.

Ринкова вартість є змінною у часі величиною і враховує комплекс показників фактичного технічного, експлуатаційного стану КТЗ, умови його експлуатації і зберігання, його оновлення, комплектність та укомплектованість, особливості кон'юнктури ринку регіону, місцевості де проводиться оцінка.

В основі методичного підходу до визначення ринкової вартості КТЗ є наступні принципи: - принцип корисності – КТЗ має вартість тільки у випадку його корисності потенційному покупцю або відповідальному споживачу {які мають заінтересованість у придбанні КТЗ, у прибутку на вкладений у КТЗ капітал}, тобто, має здатність виконувати їх споживчі вимоги на протязі певного часу; - принцип заміщення – на придбання КТЗ не платиться сума більша ніж мінімальна ціна такого ж КТЗ, що продається на ринку; - принцип попиту і пропозицій – ринкова вартість є змінною величиною як у часі так в просторі і при її визначенні враховуються ринкові коливання цін на подібні КТЗ і інші фактори, що можуть призвести до зміни співвідношень попиту і пропозицій на подібний КТЗ.

Дохідний підхід (метод) оцінки майна, згідно з яким вартість майна визначається як поточна вартість очікуваних доходів від його найбільш ефективного використання, в тому числі і доходу від можливого перепродажу, для визначення вартості відокремленого КТЗ не використовується [1, п. 3.13] (дохід дає конкретне виробництво, а не окремий засіб-інструмент виробництва, яким може бути відокремлений КТЗ). Витратний підхід (метод) оцінки майна, що передбачає визначення вартості витрат на відтворення (створення) або заміщення (придбання) нового подібного (рівноцінного) або ідентичного майна, з подальшим їх коригуванням на суму зносу (знецінення), як відокремлений підхід для оцінки КТЗ не використовується (КТЗ в основному, являються об'єктами серійного та крупносерійного виробництва по цінах купівлі/продажу яких достатньо відкритої цінової інформації та питомі витрати на виготовлення яких у декілька раз менші витрат на створення одиничного КТЗ); а застосовується тільки в комбінації з порівняльним для оцінки пошкоджених, аварійних, розуккомплектованих КТЗ.

Основним, пріоритетним та найбільш вірогідним підходом (методом) для визначення ринкової вартості КТЗ є порівняльний підхід (метод), що базується на аналізі цін продажу та поточних цін пропозиції до продажу ідентичних чи аналогічних КТЗ, з наступним коригуванням цих цін за рахунок відмінностей між параметрами оцінюваного КТЗ і усередненими довідковими, який і регламентується методикою товарознавчої оцінки КТЗ [1, п. 3.2].

Ринкова вартість колісних транспортних засобів (С) визначається (коригується) за формулою [1, п. 7.3]:

$$C = C_{\text{ср}} * (1 \pm (\Gamma_K / 100) \pm (D_3 / 100)) \pm C_{\text{дод}}, \text{ де:}$$

$C_{\text{ср}}$ – середня ринкова ціна колісного транспортного засобу – це основна складова його ринкової вартості, яка представляє собою величину, що еквівалентна найбільш вірогідній вартості продажу сукупності КТЗ визначеної марки, моделі, модифікації з відповідним строком експлуатації на визначений момент часу, у конкретному регіоні чи місцевості, з дотриманням вимог, що відповідають поняттю “ринкова вартість”. В даному випадку середня вартість оцінюваного КТЗ визначається основним пріоритетним методом – методом прямого порівняння, виходячи з даних спеціальної довідкової літератури про ціни продажу ідентичних КТЗ (основні ознаки і параметри, яких, такі як виробник, країна походження, тип, модель, конструкція приводу тягових коліс, тип та робочий об’єм двигуна, тип коробки передач та інших складових силової передачі, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики – відповідають ознакам оцінюваного транспортного засобу), за формулою:

$$C_{\text{ср}} = C_{\text{д}} * K + M, \text{ де:}$$

$C_{\text{д}}$ – ціна ідентичних колісних транспортних засобів, яка фактично склалась на час оцінки, за даними спеціальної рекомендованої довідкової літератури. Згідно з принципом заміщення – на придбання КТЗ не платиться сума більша ніж мінімальна ціна таких же КТЗ, що продаються на ринку, для розрахунків величина “ $C_{\text{д}}$ ” приймається по ціні продажу, а не пропозиції до продажу.

У спеціальному пріоритетному періодичному довіднику-каталогі “Бюлетень автотоварознавця” № 110, середня по Україні ринкова ціна продажу автомобілів аналогічних досліджуваному “TOYOTA CAMRY”, 2006 року випуску з урахуванням курсу НБУ на момент огляду 12.12.2019 року: 1 USD = 23,603546 грн. [5]

$$C_{\text{д}} = 251380 \text{ грн.}$$

K – коефіцієнт ринку регіону, який враховує рівень цін продажу та поточних цін пропозиції до продажу КТЗ в регіоні де проводиться оцінка, відносно цін з довідкової літератури. Величина даного коефіцієнту залежить від особливостей рівнів цін по різних регіонах України, від рівня попиту на конкретну модель КТЗ в конкретному регіоні і т. ін.; значення якого по території України, на період виконання даної оцінки, в середньому, знаходиться в межах 0,97÷1,03 [1; табл. 3.2], при чому, для обласних центрів та для районів з високою інвестиційною привабливістю величина вказаного коефіцієнту приймається рівною 1,03, для адміністративних районів та для районів з низькою інвестиційною привабливістю – 0,97, а для інших районів – 1,00.

З аналізу цін автомобільного ринку Львівщини, вбачається, що загальний рівень ринкових цін пропозицій продажу вживаних легкових автомобілів «TOYOTA CAMRY» на Львівщині, станом на час оцінки в цілому відповідає середньому по Україні і підстав для додаткового регіонального підвищення їхньої ціни - немає. З урахуванням наведеного в сукупності, для оцінки досліджуваного автомобіля, приймається: $K = 1,00$ [1; табл. 3.2].

$M = 0,00$ грн. – вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення колісного транспортного засобу, згідно з чинним законодавством, який в даному випадку не нараховується, так як величина ринкової ціни досліджуваного автомобіля ($C_{\text{д}}$) визначена з вітчизняного довідника, по рівню ринкових цін ідентичних автомобілів, що вже розміщені і зареєстровані в Україні (в “ $C_{\text{д}}$ ” враховано “ M ”).



При визначених $C_d = 251380$ грн.; $K = 1,00$; $M = 0,00$ грн. ринкова ціна автомобілів "TOYOTA CAMRY" 2006 року випуску, станом на момент дослідження, визначається рівною:

$$C_{cp} = 251380 * 1,00 + 0,00 = 251380 \text{ грн.}$$

Γ_k – коефіцієнт (процент) коригування ринкової вартості колісного транспортного засобу за величиною його фактичного пробігу. При використанні основного пріоритетного методу визначення вартості КТЗ – методу прямого порівняння, коригування його вартості за пробігом здійснюється згідно даних довідника з якого визначено величину ціни " C_d ". Для автомобілів "TOYOTA CAMRY" 2006 року випуску нормативний середньорічний пробіг становить – $\Pi_{н ср} = 24,8$ тис. км в рік ([6]).

Пробіг автомобіля станом на 12.12.2019 року згідно показів 6-ти значного одометра – лічильника пробігу в спідометрі досліджуваного автомобіля станом на момент експертного огляду 12.12.2019 року – "267864" км (див. фото № 5 фото таблиць додатку). Враховуючи зазначене для розрахунку приймається, що пробіг автомобіля становить – $\Pi = 267,864$ тис. км.

З врахуванням дати виготовлення досліджуваного автомобіля – 01.11.2006 року (див. вище п 1.1. дослідницької частини даного висновку) визначається, що станом на момент огляду 12.12.2019 року КТЗ, тривалість його експлуатації становила $T = 14,0$ років. При визначених сумарному пробігу та тривалості експлуатації величина середньорічного пробігу досліджуваного автомобіля становить – $\Pi_{ср} = 267,864 / 14,0 = 19,1$ тис. км в рік.

При середньорічних нормативному і фактичному пробігах – $\Pi_{н ср} = 24,8$ тис. км. в рік і $\Pi_{ср} = 19,1$ тис. км в рік, визначається, що в досліджуваного автомобіля наявний середньорічний недопробіг $24,8 - 19,1 = 5,7$ тис. км в рік, що впливає на збільшення його вартості у порівнянні з визначеною вище середньою ринковою ціною " $C_{ср}$ ". Для досліджуваного автомобіля виробництва країн дальнього зарубіжжя з тривалістю експлуатації (від 6 до 16 років), середньорічному нормативному пробігу (від 22 і більше тис. км) середньорічним недопробігом (від 5,5 до 6,0 тис. км) в рік, коефіцієнт (процент) збільшення його ринкової вартості за величиною фактичного пробігу, становить: $\Gamma_k = 5,0\%$ [6, табл. 5].

D_3 – процент додаткового збільшення чи зменшення ринкової вартості колісного транспортного засобу, в залежності від умов його догляду, зберігання, використання і т. ін., який визначається за таблицями 4.1 і 4.2 додатку 5 методики [1].

Виходячи з визначених при обстеженні особливостей стану досліджуваного автомобіля TOYOTA CAMRY 2006 року (див. вище, п. 1.1.2), з усіх процентних коригувань, передбачених таблицями 4.1 і 4.2 [1], його ринкова вартість не коригується.

Таблиця 4.1

Назва	Нормативний процент коригування вартості КТЗ	Прийнятий процент коригування вартості КТЗ	Підтверджувальний документ
Фактори, що впливають на збільшення вартості КТЗ			
Відсутність корозійних пошкоджень складових частин кузова легкових автомобілів	10,0	0	
Відсутність пошкоджень лакофарбового покриття легкового автомобіля за умови, що відновлювальний ремонт кузова не виконували	5,0	0	
Виконано:			
капітальний ремонт двигуна не більше як за 1 рік до дати оцінки;	5,0	0	
капітальний ремонт кузова з повним пофарбуванням не більше як за 3 роки до дати оцінки;	15,0	0	
заміну кузова на новий не більше як за 5 років до дати оцінки ¹	30,0	0	

Фактори, що впливають на процент зменшення вартості КТЗ			
Чинники експлуатації ² :			
автомобіль легковий, експлуатувався в режимі таксі, що передбачає надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку;	10,0	0	
автомобілі легкові та автобуси спеціалізованого призначення;	10,0	0	
КТЗ застосовувався поза дорогами загального користування (не менше 30 % пробігу) ³	10,0	0	
Кузовні складові КТЗ відновлювалися ремонтом	10,0	10,0	У разі відновлення трьох і більше складових кузова.
	4,0	0	У разі відновлення не більше двох складових кузова
КТЗ має складові частини, які потребують ремонту (окрім заміни чи капітального ремонту складової)	до 10,0	0	Сліди підтікання олів та пального; підвищена димність і шумність двигуна, порушення функціональних можливостей тощо
КТЗ пофарбовано в колір, який не користується попитом	1,0	0	

Таблиця 4.2

КТЗ має корозійні пошкодження складових частин кузова			
1	Панель підлоги кузова, кабіни	4,0	0,00
2	Коробчасті елементи збільшення жорсткості (лонжерони, поперечини, підсилювачі, підмоторна рама)	6,0	0,0
3	Пороги кузова	1,0	0,0
4	Передок кузова, кабіни:	2,0	0,0
4.1	брязковики передніх крил	3,0	0,0
4.2	щиток передка	1,0	0,0
4.3	панелі передка (полиці щитків радіатора)	0,3	0,0
4.4	брязковик облицювання радіатора		
5	Боковина кузова, кабіни:	4,0	0,0
5.1	стояки боковин	2,0	0,0
5.2	арки боковин (брязковики боковин)	2,0	0,0
5.3	панелі боковин	0,5	0,0
5.4	Двері		
6	Задок кузова, кабіни:	0,5	0,0
6.1	панелі задка	0,5	0,0
6.2	полиці задка з перегородкою (стінка моторного відсіку)		
7	Дах кузова, кабіни:	1,0	0,0
7.1	панель даху	0,3	0,0
7.2	панель бокова задня		
8	Оперення:	0,5	0,0
8.1	крило знімне	1,0	
8.2	крило незнімне	0,5	
8.3	капот	0,5	
8.4	кришка багажника		
ЕЛЕМЕНТИ КУЗОВА, КАБІНИ, РАМИ (деформації)			
9	Деформації без пошкодження лакофарбового покриття	5	

10	Інформативні ознаки наявності перекосу кузова чи необхідності правки рами КТЗ (окрім випадків, що передбачають складання калькуляції відновлювального ремонту аварійно пошкодженого КТЗ)	15	0,0
ОББИВКА КУЗОВА, КАБІНИ (забруднення, пошкодження, потертості)			
11	Оббивка салону (даху, стояків, боковин, полиць, дверей)	1,0	0,5
12	Оббивка сидінь	2,0	1,0
ПОФАРБУВАННЯ КУЗОВА, КАБІНИ (дефекти лакофарбового покриття)			
13	Пофарбування кузова	3,0	1,5
ХРОМОВАНІ ДЕТАЛІ (корозія, потьмяніння, відшарування)			
14	Хромовані покриття	3,0	1,5
СКЛО (потертості, пошкодження)			
15	Скло	0,5	0,25

Для КТЗ, термін експлуатації яких перевищує 8 років, значення Дз, які наведені в таблиці 4.2, зменшуються вдвічі = - 7,25%;

Підстав для застосування інших коригувань вартості досліджуваного автомобіля, по його стану на момент огляду, які передбачені таблицями 4.1, 4.2 [1], - немає {строк експлуатації більше 12 років; документальних даних про капітальні ремонти не представлено; автомобіль є загального призначення (не спеціалізований); документальних даних чи інформативних ознак його використання-експлуатації в якості таксі немає, колір даного автомобіля користується нормальним попитом; інформативних ознак порушення, погіршення функціональних властивостей, характеристик агрегатів, систем та інших основних складників автомобіля, а також залишкового перекосу кузова, які б могли свідчити про необхідність їх ремонту на момент огляду - не виявлено, а відповідних документальних даних про такі особливості стану автомобіля не представлено}.

Отже, для досліджуваного автомобіля станом до моменту огляду, процент додаткового коригування ринкової вартості, в залежності від умов його догляду, зберігання, експлуатації і т. ін., визначається рівним:

$$Дз_{12.12.2019} = - 10,0\% - 7,25\% = - 17,25\%.$$

Сдод - додаткове збільшення чи зменшення ринкової вартості колісного транспортного засобу виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення, яке визначається за формулою:

$$С_{дод} = С_{в1} \pm С_{в2} - (С_{вр3} + ВТВ), \text{ де:}$$

С_{в1} - величина збільшення вартості КТЗ у разі оновлення його складових. Оновлення складової КТЗ це її заміна на нову чи значно новішу ніж КТЗ в цілому. Зовнішнім органолептичним оглядом досліджуваного автомобіля не виявлено факту наявності в його складі основних і суттєвих складових (типу кузов, двигун, дороге навісне обладнання двигуна, коробка передач, рульовий механізм, і т. ін.), які б були нові чи значно новіші ніж автомобіль в цілому і впливали б на збільшення його вартості, а відповідних документальних даних про такі факти не представлено, тому,

$$С_{в1} = 0,00 \text{ грн.}$$

С_{в2} - величина коригування вартості КТЗ залежно від його комплектності. Досліджуваний автомобіль містить у собі усе базове обладнання та немає такого додаткового обладнання, опцій, які б чинили вплив на додаткове підвищення його вартості відносно середньоринкової ціни ідентичних КТЗ.

$$С_{в2} = 0,00 \text{ грн.}$$

С_{вр3} - вартість необхідного відновлювального ремонту чи укомплектування пошкодженого чи не укомплектованого КТЗ з врахуванням коефіцієнту його фізичного зносу. В даному випадку "С_{вр3}" визначається без врахування наявних на момент експертного огляду пошкоджень,

дефектів та інших недоліків. Розкомплектованості досліджуваного автомобіля і попередніх пошкоджень, які б потребували ремонтного усунення – не виявлено (є в наявності усі основні та суттєві штатні складові, що передбачені виробником).

$C_{ВРЗ\ 12.12.2019} = 0,00$ грн.

ВТВ – втрата товарної вартості КТЗ для легкових КТЗ іноземного виробництва не нараховується при $T > 7$ років ; [1, п. 8.6.2 а].

$ВТВ\ 12.12.2019 = 0,00$ грн.

Отже, при визначених $C_{В1} = 0,00$ грн., $C_{В2} = 0,00$ грн., $C_{ВРЗ} = 0,00$ грн., $ВТВ = 0,00$ грн., сумарне значення додаткового збільшення чи зменшення ринкової вартості досліджуваного автомобіля виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення, без врахування пошкоджень, дефектів і інших наслідків його пошкодження у ДТП, станом на момент огляду, визначається:

$$C_{\text{дод}} = 0,00 + 0,00 - (0,00 + 0,00) = 0,00 \text{ грн.}$$

Виходячи з проведених досліджень, розрахунків і визначених величин, при $C_{СР} = 251380$ грн.; $\Gamma_K = 5,0\%$; $D_3 = - 17,25\%$; $C_{\text{дод}} = 0,00$ грн., ринкова вартість досліджуваного автомобіля "TOYOTA CAMRY" 2006 року випуску, ідентифікаційний номер кузова JTNBK40K103019579 реєстраційний номер ВС1142ІМ, з технічної точки зору, в цінах станом на момент проведення дослідження, визначається:

$$C = 251380 * (1 + (5,0 / 100) - (17,25 / 100)) + 0,00 = 220585,95 = 220586 \text{ грн.}$$

(Двісті двадцять тисяч п'ятсот вісімдесят шість гривень).

Примітка: наявність чи відсутність ПДВ у величині ринкової вартості КТЗ регламентуються законодавством України про податок на додану вартість і його визначення не входить в компетенцію експерта автотоварознавця.

ВИСНОВКИ

1. Ринкова вартість автомобіля TOYOTA CAMRY, ідентифікаційний номер JTNBK40K103019579, реєстраційний номер ВС1142ІМ, станом на 12.12.2019 року становить: 220586 грн. (Двісті двадцять тисяч п'ятсот вісімдесят шість гривень).

Експерт



Додаток: 1. <https://carinfo.kiev.ua>

2. <https://exist.ua>

3. Витяг з «Бюлетня автотоварознавця» № 110 грудень 2019

Експерт

