



**Некоммерческое партнёрство
«Саморегулируемая
организация оценщиков
«ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ»**

109028, г. Москва, Б.Трёхсвятительский пер., д. 2/1, стр. 2
8 (800) 200-29-50, (916) 683-68-14
www.srosovet.ru mail@srosovet.ru

Шевцову С.И.

Исх. № 21/05-13 от 21.05. 2013 г.

Уважаемый Сергей Игоревич!

В соответствии с Вашим обращением специалисты Некоммерческое партнёрство «Саморегулируемая организация оценщиков «Экспертный совет» (далее – Партнёрство) подготовили ответ на следующий вопрос:

«При определении величины утраты товарной стоимости (УТС) транспортного средства в результате повреждения и последующих ремонтных воздействий в основном применяются две методики. Данные методики изложены в «РД 37.009.015-98 с изменениями 1,2,3,4,5,6, т.д.» и «Исследовании автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки. Методическое руководство для судебных экспертов. – М.2008». Какую из методик корректно использовать для расчета?»

Сообщаем следующее.

1. Пунктом 20 ФСО №1 «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки» установлено, что Оценщик вправе самостоятельно определять конкретные методы оценки в рамках применения каждого из подходов.

2. Указанные Вами Методики имеют одинаковый правовой статус:

- Методика Минюста 2008 года – опубликована, но не утверждена;
- Методика НАМИ с изм. 1-6 – опубликована, подписана неким творческим коллективом, но также не утверждена.

В настоящее время единственным утвержденным документом, в котором прописан порядок (метод) расчёта УТС, является Методическое руководство Минюста 2001 года. Отметим, что порядок (метод) расчета, изложенные в Методическом руководстве Минюста 2001 года и Методика Минюста 2008 года, принципиально ничем не отличаются.

3. На основе многолетнего практического опыта расчета УТС выявлено следующее:

- применение методики Минюста 2008 года для расчета УТС корректно для автотранспортных средств российского производства, поскольку величина коэффициентов, участвующих в расчете зависит от показателей «ремонт №1», «ремонт №2», «ремонт №3». Для автотранспортных средств иностранного производства такой вид ремонтных воздействий не предусмотрен – необходимо назначение ремонта с конкретной трудоёмкостью. Однако в Методике Минюста 2008 года даётся условие приравнивания «ремонтов» к конкретным нормо-часам;
- Методика НАМИ с изм. 1-6 основана на методика расчёта УТС, изначально разработанной немецким инженером Эрнстом Хальбгеваксом для автотранспортных средств иностранного (не российского) производства. В Методике НАМИ с изм. 1-6 изложена поздняя редакция методики Эрнста Хальбгевакса, которая уже может использоваться для УТС автотранспортных средств как российского так и иностранного производства.

4. Результаты расчета по любой из методик целесообразно всегда проверять на соответствие имеющимся рыночным данным и здравому смыслу.

В ходе анализа рынка можно понять уровень (порядок), на который снижается цена автомобиля после ремонта, а также понять целесообразность проведения данного ремонта. Таким образом, обосновать отказ от применения одной из методик расчета УТС можно через соотнесение результата расчета с имеющимися рыночными данными.

Член Совета

НП «СРОО «Экспертный совет», д.э.н.

К.Ю. Кулаков