LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTRO

Į S A K Y M A S
DĖL KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTĖS NUSTATYMO TVARKOS IR KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO INSTRUKCIJOS PATVIRTINIMO

2000 m. balandžio 17 d. Nr. 120/2000 m. balandžio 14 d. Nr. 101
Vilnius

Siekdami suvienodinti kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarką, suderintą su Lietuvos Respublikos turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymu (Žin., 1999, Nr. 52-1672), tarptautiniais turto vertinimo standartais bei kelių transporto priemonių vertės nustatymo principais ir tvarka, t v i r t i n a m e:

1. Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarką (pridedama);
2. Kelių transporto priemonių vertinimo instrukciją (pridedama).

SUSISIEKIMO MINISTRAS RIMANTAS DIDŽIOKAS

FINANSŲ MINISTRAS VYTAUTAS DUDĖNAS

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos
susisiekimo ministro ir
finansų ministro įsakymu
2000 m. balandžio 17 d. Nr. 120/
2000 m. balandžio 14 d. Nr. 101

KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTĖS NUSTATYMO TVARKA

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarka (toliau – tvarka) siekiama:

1.1. reglamentuoti vienodą visai Lietuvos Respublikai kelių transporto priemonių (toliau – transporto priemonių) vertinimo procedūrą;

1.2. nustatyti transporto priemonių vertinimo atvejus;

1.3. sudaryti sąlygas objektyviai nustatyti transporto priemonių vertę nepriklausomai nuo jų nuosavybės formos.

2. Ši tvarka yra privaloma vykdant transporto priemonių vertinimą šios tvarkos III skyriuje nurodytais, taip pat kitais teisės aktuose numatytais transporto priemonių vertės nustatymo atvejais. Ši vertinimo tvarka taikoma Lietuvos Respublikoje ir užsienyje registruotoms transporto priemonėms.

3. Vertinti transporto priemones turi teisę tiktai įmonių, įregistruotų Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka ir turinčių teisę verstis transporto priemonių vertinimo veikla, nustatyta tvarka atestuoti kilnojamojo turto vertintojai.

II. SĄVOKOS IR APIBRĖŽIMAI

4. Transporto priemonės – tai visų tipų ir markių automobiliai, jų velkamos priekabos bei puspriekabės, troleibusai, motociklai, traktoriai ir kitos savaeigės eismo priemonės, dalyvaujančios kelių eisme.

5. Transporto priemonių vertintojas – nepriekaištingos reputacijos fizinis asmuo, turintis atitinkamą išsimokslinimą oficialiai pripažintoje mokymo institucijoje, kvalifikacinį kilnojamojo turto vertintojo pažymėjimą ir pakankamai patirties bei kompetencijos, kad galėtų įvertinti transporto priemones.

6. Užsakovas – juridinis ar fizinis asmuo, sudaręs su turtą vertinančia įmone vertinimo sutartį.

7. Vertinimas – nešališkas transporto priemonės vertės apskaičiavimas, apimantis jos aprašymą, vertintojo nuomonę apie jos būklę ir tinkamumą naudoti bei tikėtiną piniginę vertę rinkoje.

8. Transporto priemonės vidutinė rinkos vertė – tam tikros markės, modelio ir komplektacijos neapgadintos (nesužalotos) transporto priemonės rinkos vertė, nustatyta rinkos kainų tyrimo metodais arba pagal Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijoje pateiktą skaičiavimo metodiką.

9. Transporto priemonės rinkos vertė – pinigų suma, už kurią galėtų būti parduota konkreti transporto priemonė vertinimo dieną sudarius tiesioginį komercinį sandorį tarp norinčių transporto priemonę parduoti ir norinčių pirkti asmenų po tinkamo pateikimo į rinką, jeigu abi sandorio šalys veiktų dalykiškai, be prievartos ir nesąlygojamos kitų sandorių bei interesų.

10. Atkūrimo (remonto) kaštai – išlaidos apgadintos (sužalotos) transporto priemonės atstatymui iki buvusios prieš apgadinimą techninės būklės bei eksploatacinių savybių.

11. Likutinė vertė – apgadintos transporto priemonės vertė, nustatyta pagal įteisintą skaičiavimo metodiką.

12. Prekinės vertės netekimas – atstatytos (suremontuotos) transporto priemonės vertės sumažėjimas dėl remonto ar nepašalintų pažeidimų, lyginant su transporto priemonės verte iki apgadinimo (sužalojimo).

13. Transporto priemonės dalių nuvertinimas – dalių vertės sumažinimas keičiant apgadintas dalis naujomis, atsižvelgiant į keičiamų dalių techninę būklę prieš apgadinimą.

III. TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO ATVEJAI

14. Transporto priemonė vertinama, kai:

14.1. ji apgadinta autoavarijoje, stichinės nelaimės metu arba kitais atvejais, siekiant nustatyti padarytą žalą;

14.2. siekiama nustatyti, ar remonto darbai tiesiogiai susiję su transporto priemonės apgadinimais;

14.3. taikomas jos apmokestinimas ar draudimas;

14.4. vykdomi teismo, hipotekos teisėjo nutarimai dėl turto išieškojimo ar teisingo atlyginimo;

14.5. ji įkeičiama, ja laiduojama ar garantuojama;

14.6. taikomos įstatymo nustatytos bankroto procedūros;

14.7. pageidauja jos savininkas;

14.8. to reikalauja Lietuvos Respublikos įstatymai ar kiti teisės aktai.

IV. TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO ORGANIZAVIMAS IR PROCEDŪRA

15. Transporto priemonių vertę nustato transporto priemonių vertintojai.

16. Vykdydamas užsakymus transporto priemonių vertintojas turi teisę pasitelkti kitus specialistus, pasinaudoti autoservisų turima technine informacija.

17. Transporto priemonių vertinimo procedūra pradedama gavus žodžiu arba raštu užsakovo prašymą (užsakymą) ir aptarus vertinimo atvejį bei sąlygas.

18. Apžiūrai transporto priemonė pristatoma į turtą vertinančią įmonę arba transporto priemonių vertintojas vyksta į transporto priemonės buvimo vietą. Vertinimo sutartis sudaroma raštu prieš pradedant vertinimą.

19. Transporto priemonės vertinimo sutartyje aptariamos darbo atlikimo sąlygos, terminai, atlyginimas ir kita. Prie sutarties pridedama techninė užduotis.

20. Techninėje užduotyje nurodoma užsakymo priėmimo data, užsakovas ir jo rekvizitai, turtą vertinančios įmonės pavadinimas ir jos rekvizitai, vertinimo tikslas, transporto priemonės markė, modelis, identifikavimo numeriai, valstybinis numeris, transporto priemonės savininkas ir jo rekvizitai, darbo atlikimo etapai ir terminai. Užsakovas pateikia transporto priemonių vertintojui transporto priemonės dokumentus bei kitus vertinimui svarbius duomenis.

21. Autoavarijos metu apgadintos transporto priemonės savininkas (jo įgaliotas asmuo) ar asmuo, turintis patikėjimo teisę į transporto priemonę, privalo pateikti kelių policijos pažymą apie transporto priemonės apgadinimą. Pažymos nepateikus – faktas fiksuojamas vertinimo ataskaitoje.

22. Apžiūrint transporto priemonę paprastai dalyvauja jos savininkas (jo įgaliotas asmuo) arba užsakovas (užsakovo atstovas) ar asmuo, turintis patikėjimo teisę į transporto priemonę. Apžiūrėjus transporto priemonę, surašomas transporto priemonės apžiūrėjimo aktas, kurį pasirašo transporto priemonės vertintojas ir jos savininkas (jo įgaliotas asmuo) ar asmuo, turintis patikėjimo teisę į transporto priemonę. Nesant transporto priemonės savininko, transporto priemonės apžiūrėjimo aktą pasirašo užsakovas (užsakovo atstovas).

23. Transporto priemonės apžiūrėjimo akte nurodoma:

23.1. transporto priemonės savininkas ir jo rekvizitai;

23.2. transporto priemonės tipas, markė, modelis, pagaminimo metai, kėbulo tipas, valstybinis numeris, identifikavimo numeriai;

23.3. spalva ir nudažymo ypatumai;

23.4. variklio tipas, darbinis tūris, galingumas, konstrukciniai variklio ypatumai;

23.5. padangų žymėjimas, protektoriaus rašto gylis;

23.6. papildoma transporto priemonės įranga;

23.7. spidometro parodymas;

23.8. valstybinės techninės apžiūros terminai;

23.9. bendra transporto priemonės techninė būklė, apgadinimai, eksploataciniai ir saugojimo defektai;

23.10. keičiamos ir remontuojamos dalys, reikalingos medžiagos, remonto darbai ir jų sudėtingumas (nustatant atstatomąją transporto priemonės vertę).

24. Apžiūrima transporto priemonė fotografuojama. Privalomas minimalus nuotraukų skaičius – 2. Šiose nuotraukose turi būti matoma visa transporto priemonės išorė ir valstybinis numeris; kitose nuotraukose – apgadinimai ir kiti svarbūs transporto priemonės vertinimui elementai. Kiekvienu konkrečiu atveju vertintojas sprendžia, kiek būtina daryti nuotraukų, siekiant objektyviai užfiksuoti visus transporto priemonės apgadinimus.

25. Transporto priemonė vertinama vadovaujantis Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija.

26. Nustatant žalą, padarytą apgadinant transporto priemonę:

26.1. nustatoma transporto priemonės rinkos vertė prieš apgadinimą;

26.2. sudaroma atkūrimo (remonto) kalkuliacija, kurioje turi atsispindėti transporto priemonės remonto darbų vertė bei keičiamų dalių kainos, atsižvelgiant į jų nuvertinimą;

26.3. nustatytais atvejais įvertinamas prekinės vertės netekimas;

26.4. nustatoma transporto priemonės likutinė vertė. Kai atkūrimo (remonto) kaštų ir prekinės vertės netekimo suma didesnė nei transporto priemonės vardinė rinkos vertė prieš apgadinimą, transporto priemonių vertintojas daro išvadą dėl transporto priemonės atstatomojo remonto tikslingumo;

26.5. parengiamos vertinimo išvados.

27. Jei atstatant apgadintą transporto priemonę išaiškėja užslėpti trūkumai, kurių neįmanoma buvo nustatyti apžiūrėjimo metu, papildomai iškviečiamas transporto priemonių vertintojas atkūrimo (remonto) kalkuliacijai perskaičiuoti.

V. TRANSPORTO PRIEMONĖS VERTINIMO DOKUMENTAI

28. Transporto priemonės vertinimo dokumentai pateikiami raštu.

29. Transporto priemonės vertinimo dokumentai yra:

29.1. transporto priemonės apžiūrėjimo aktas;

29.2. pažyma apie transporto priemonės rinkos vertę (likutinę vertę, prekinės vertės netekimą);

29.3. transporto priemonės įvertinimo ataskaita (aiškinamasis raštas), kalkuliacija.

30. Prie transporto priemonės vertinimo dokumentų pridedamos nuotraukos, transporto priemonės techninio paso kopija.

31. Gali būti pateikti papildomi informacinio ar konsultacinio pobūdžio dokumentai.

32. Transporto priemonės vertinimo dokumentuose, išvardytuose 29.1–29.3 punktuose, turi būti nurodyta:

32.1. transporto priemonės savininkas ir jo rekvizitai;

32.2. transporto priemonės identifikavimo duomenys;

32.3. išvada dėl transporto priemonės vertės;

32.4. transporto priemonių vertintojo vardas, pavardė, kilnojamojo turto vertintojo kvalifikacinio pažymėjimo numeris ir išdavimo data;

32.5. įmonės, kurios vardu atliekamas vertinimas, pavadinimas ir adresas.

33. Transporto priemonės įvertinimo ataskaitoje paaiškinamas ir argumentuojamas vertinimo metodų pasirinkimas, paaiškinami ir pagrindžiami pagrindiniai veiksniai, sąlygojantys transporto priemonės vertę.

34. Transporto priemonės vertinimo dokumentai turi būti pasirašyti transporto priemonės vertintojo ir patvirtinti įmonės antspaudu.

35. Transporto priemonės vertinimo dokumentai pateikiami užsakovui (užsakovo atstovui), jeigu vertinimo sutartyje nenumatyta kitaip.

PRITARTA
LR audito, apskaitos ir turto
vertinimo instituto turto vertinimo komiteto
2000 m. sausio 27 d. posėdyje, protokolo Nr. 2(30)

_____

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos
susisiekimo ministro ir
finansų ministro įsakymu
2000 m. balandžio 17 d. Nr. 120/
2000 m. balandžio 14 d. Nr. 101

KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO INSTRUKCIJA

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija (toliau – Instrukcija) nustato kelių transporto priemonių (toliau – transporto priemonių) vertinimo metodų ir duomenų parinkimo bei taikymo reikalavimus.

2. Šios instrukcijos reikalavimai yra privalomi transporto priemonių vertintojams.

3. Instrukcijos pakeitimų ir papildymų projektus rengia Lietuvos Respublikos audito, apskaitos ir turto vertinimo institutas.

4. Transporto priemonės vertinamos naudojantis: Automobilių rinkos kainų žinynu, parengtu BĮ Transporto mokslinio tiriamojo centro, EUROTAX žinynais, taip pat EUROTAX ir AUDATEX ir DAT kompiuterinėmis programomis, kita šalyje įteisinta vertinimo metodika ir informacine medžiaga.

II. TRANSPORTO PRIEMONIŲ VIDUTINĖS RINKOS VERTĖS NUSTATYMAS

5. Transporto priemonių vidutinė rinkos vertė pirmiausia turi būti nustatoma lyginamosios vertės metodu. Nustatant transporto priemonės vertę rinkoje, lyginamos tapačių transporto priemonių sandorių kainos.

6. Jei pagal šios instrukcijos 5 punktą tvarka negali būti taikoma, transporto priemonės vidutine rinkos verte laikoma vertė, apskaičiuota pagal formulę:

$$V_{VID} = P_N \times \cdot k_M/100,$$

kur: V_{VID} – transporto priemonės vidutinė rinkos vertė;

P_N – naujos bazinės komplektacijos transporto priemonės kaina;

k_M – vidutinis transporto priemonės tipo vertės koeficientas priklausomai nuo transporto priemonės senumo %.

7. Rekomenduojamos koeficiento k_M vidutinės reikšmės atskiriems transporto priemonių tipams pateikiamos šios instrukcijos 1 lentelėje.

III. TRANSPORTO PRIEMONIŲ RINKOS VERTĖS NUSTATYMAS

8. Transporto priemonės rinkos vertė apskaičiuojama pagal vidutinę rinkos vertę, ją atitinkamai koreguojant.

9. Principinė rinkos vertės apskaičiavimo formulė:

$$V_V = (1 + \frac{k_r}{100}) \cdot k_V \cdot V_{VID} + k_{tr1} \cdot V_{PI} \pm k_{tr2} \cdot V_P + k_{tr3} \cdot V_R - V_A \pm V_F ,$$

kur: V_V – transporto priemonės rinkos vertė;

k_r – korekcijos koeficientas, įvertinantis transporto priemonės tikrosios ir vidutinės statistinės ridos skirtumą;

k_V – korekcijos koeficientas, įvertinantis prekinę išvaizdą, bendrą techninę būklę, panaudojimo paskirtį;

V_{VID} – transporto priemonės vidutinė rinkos vertė;

k_{tr1} – papildomai įrengtos įrangos vertės korekcijos koeficientas;

V_{PI} – papildomai įrengtos įrangos vertė;

k_{tr2} – padangų vertės korekcijos koeficientas;

V_P – padangų korekcinė vertė;

k_{tr3} – transporto priemonės techninę būklę gerinančio remonto vertės korekcijos koeficientas;

V_R – transporto priemonės techninę būklę gerinančio remonto vertė;

V_A – korekcinė vertė, kuria įvertinami nepataisyti arba netinkamai pataisyti apgadinimai ir defektai;

V_F – korekcinė vertė, kuria įvertinami kiti įtakojantys veiksniai.

10. Transporto priemonės vidutinė rinkos vertė nustatoma pagal šios instrukcijos II skyriaus reikalavimus.

11. Koeficiento k_r, kuriuo įvertinamas transporto priemonės tikrosios ir vidutinės statistinės ridos skirtumas bei vidutinės statistinės ridos reikšmės atskiriems transporto priemonių tipams, nustatomas pagal šios instrukcijos 2 lentelę.

12. Korekcijos koeficientas k_V, kuriuo įvertinama transporto priemonės išvaizda ir bendra techninė būklė, panaudojimo paskirtis, nustatomas pagal formulę:

$$k_V=k_{V1} \times k_{V2},$$

kur: k_V – korekcijos koeficientas;

k_{V1} – koeficientas, kuriuo įvertinama prekinė išvaizda ir bendra techninė būklė;

k_{V2} – koeficientas, kuriuo įvertinama panaudojimo paskirtis.

13. Koeficientas k_{V1} nustatomas pagal transporto priemonės prekinę išvaizdą ir bendrą techninę būklę:

13.1. ypač gera k_{V1}= 1,1 … 1,2;

13.2. gera k_{V1}= 1,0 … 1,1;

13.3. tvarkinga k_{V1}= 1,0;

13.4. vidutiniška k_{V1}= 0,9 … 1,0;

13.5. netvarkinga k_{V1}= 0,7 … 0,9.

14. Transporto priemonių prekinė išvaizda ir bendra techninė būklė nusakomos taip:

14.1. ypač gera – kai neturinčios apgadinimų (sužalojimų) ir defektų tvarkingos transporto priemonės techninei būklei palaikyti buvo taikomos papildomos gerinančios priemonės, ir ji buvo eksploatuojama akivaizdžiai geresnėmis nei vidutinės sąlygos;

14.2. gera – kai tvarkingos transporto priemonės techninei būklei palaikyti buvo taikomos papildomos gerinančios priemonės (pvz., kėbulo išorinių paviršių poliravimas, antikorozinis apdorojimas ir kt.);

14.3. tvarkinga – neapgadinta ir neturinti didesnių defektų transporto priemonė, kuri atitinka visus gamintojo reikalavimus; laikotarpis iki kitos techninės apžiūros privalo būti didesnis kaip pusė taikomo šiam transporto priemonės tipui techninės apžiūros periodiškumo; visi funkciniai elementai privalo veikti kaip nustatyta gamintojo; kėbulas (laikančioji konstrukcija) turi būti be įtrūkimų, lūžimų ir deformacijų; transporto priemonės rida, atskirų elementų nusidėvėjimas ir korozijos poveikis turi atitikti pagaminimo metus ir paskirtį;

14.4. vidutiniška – tai tokia transporto priemonės būklė, kai ji turi akivaizdžius defektus (t. y. neatitinka kai kurių gamintojo reikalavimų), tačiau apskritai atitinka susisiekimo ministro 1994 m. sausio 24 d. įsakymu Nr. 33 patvirtintus „Techninius reikalavimus naudojamoms kelių transporto priemonėms“ (Žin., 1996, Nr. 110-2520);

14.5. netvarkinga – kai transporto priemonė turi tokius apgadinimus ir defektus, dėl kurių ji neatitinka susisiekimo ministro 1994 m. sausio 24 d. įsakymu Nr. 33 patvirtintų „Techninių

reikalavimų naudojamoms kelių transporto priemonėms“ (Žin., 1996, Nr. 110-2520) ir gamintojo reikalavimų.

15. Koeficientas k_{V2} taikomas lengviesiems ir jų bazėje pagamintiems automobiliams. Jei šie automobiliai buvo naudojami kaip taksi, mokomieji ar pašto automobiliai arba akivaizdu, kad jie buvo intensyviai eksploatuoti, k_{V2}= 0,8 … 0,9. Kitais atvejais – k_{V2} = 1,0.

16. Papildoma įranga – tai įrengimai ir įtaisai, kurie papildomai montuojami transporto priemonėse prie serijinės įrangos. Serijinės įrangos komplektacija nustatoma pagal transporto priemonių gamintojų arba kitų patikimų informacinių šaltinių duomenis.

17. Papildomos įrangos vertė pirmiausia turi būti nustatoma pagal informacinius šaltinius, kuriuose atsispindi šios vertės kitimas priklausomai nuo papildomos įrangos nusidėvėjimo laipsnio ir/arba senumo.

18. Papildomos įrangos vertė taip pat gali būti nustatoma pagal formulę:

$$V_{PI} = \frac{k_{MI}}{100} \cdot V_{NPI},$$

kur: V_{PI} – papildomos įrangos vertė;

k_{MI} – koeficientas, kuriuo įvertinamas įrangos nusidėvėjimo laipsnis ir/arba senumas, %;

V_{NPI} – naujos įrangos kaina.

19. Koeficientas k_{MI}, kuriuo įvertinamas įrangos nusidėvėjimo laipsnis ir/arba senumas, gali būti parenkamas pagal šią lentelę:

Įrangos senumas metais	≤ 1/4	1/2	3/4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	≥ 10
Koeficiento k_{MI} reikšmė, %	83	76	71	66	55	45	36	28	20	14	10	7	5

20. Naujos įrangos kaina nustatoma pagal gamintojų arba kitų patikimų informacinių šaltinių duomenis.

21. Papildomos įrangos vertės korekcijos koeficiento reikšmė, kai į nenaują transporto priemonę įmontuota nauja įranga, priimama priklausomai nuo transporto priemonės senumo arba nuo papildomos įrangos ir transporto priemonės senumo skirtumo:

21.1. iki 5 m. imtinai – k_{tr1}= 0,6 … 0,8;

21.2. nuo 6 m. iki 10 m. imtinai – k_{tr1}= 0,4 … 0,6;

21.3. daugiau kaip 10 m. – k_{tr1}= 0,2 … 0,4.

22. Padangų korekcinė vertė yra:

22.1. visų transporto priemonės padangų vertė, jei transporto priemonės vidutinė rinkos vertė nustatyta neįvertinus padangų (dažniausiai taikoma autobusams, krovininiams automobiliams ir jų priekaboms ar puspriekabėms);

22.2. skirtumas tarp vidutiniškai nusidėvėjusių ir transporto priemonėje sumontuotų padangų vertės, jei transporto priemonės vidutinė rinkos vertė nustatyta įvertinant padangas.

23. Vidutiniškai (50 %) nusidėvėjusios padangos yra tokios, kurios neturi didesnių pažeidimų, ir jų protektoriaus rašto gylis h_p yra lygus:

$$h_p = (H + h)/2,$$

kur: h_p – protektoriaus rašto gylis;

H – naujos padangos protektoriaus rašto gylis;

h – minimalus leistinas atitinkamoms transporto priemonėms protektoriaus rašto gylis.

24. Padangų vertė apskaičiuojama laikantis nuostatos, kad naujos sumontuotos ant ratlankio padangos vertė sudaro 80 % nuo jos kainos, o nudėvėtos iki minimaliai leistino protektoriaus rašto

gylio – krovininių automobilių, jų priekabų (puspriekabių) bei autobusų, kurių maksimali bendroji leistina masė yra didesnė kaip 3,5 t, padangos – 10 % nuo jos kainos su sąlyga, kad padanga tinkama protektoriui atnaujinti (t. y. numatyta padangos gamintojo ir padanga neturi kordo pažeidimų ar kitokių didesnių defektų ir kt.).

25. Netinkančios protektoriui atnaujinti, visiškai nusidėvėjusios lengvųjų automobilių, transporterių, mažų autobusų bei jų priekabų, kurių maksimali bendroji leistinoji masė yra ne didesnė kaip 3,5 t, padangos nevertinamos.

26. Padangų su atnaujintu protektoriumi vertė yra 50% nuo naujų padangų kainos.

27. Padangų vertės korekcijos koeficientas k_{tr2}= 0,7 … 0,8, jei padangų korekcinė vertė yra didesnė nei transporto priemonės vardinė (individuali) rinkos vertė.

28. Transporto priemonės techninę būklę gerinančio remonto įtaka rinkos vertei apskaičiuojama dauginant remonto išlaidų vertę V_R iš atitinkamo korekcijos koeficiento k_{tr3}.

29. Korekcijos koeficientas k_{tr3} imamas priklausomai nuo transporto priemonės senumo:

29.1. iki 5 m. imtinai – k_{tr3} = 0 … 0,2;

29.2. nuo 6 m. iki 10 m. imtinai – k_{tr3} = 0,2 … 0,4;

29.3. daugiau kaip 10 m. – k_{tr3} = 0,3 … 0,5.

30. Rinkos vertės padidėjimas skaičiuojamas, jei laikotarpis po atlikto remonto ne didesnis kaip 6 mėnesiai (esant smulkiam ir vidutiniam remontui) arba 1 metai (po nudėvėtų agregatų keitimo naujais, visos transporto priemonės dažymo ir kt.).

31. Nepataisytų arba netinkamai pataisytų apgadinimų ir defektų (korekcinė vertė V_A) bei kitų veiksnių (korekcinė vertė V_F) įtaką transporto priemonės vardinei (individualiai) rinkos vertei transporto priemonių vertintojas konkrečiu atveju nustato remdamasis rinkos kainomis bei savo patirtimi.

IV. TRANSPORTO PRIEMONIŲ ATKŪRIMO (REMONTO) KAŠTŲ NUSTATYMAS

32. Šiuo instrukcijos skyriumi vadovaujamasi vertinant apgadintas transporto priemones, siekiant nustatyti padarytą žalą dėl transporto priemonės apgadinimo.

33. Remontuojamos transporto priemonės dalių remonto sudėtingumą transporto priemonių vertintojas įvertina remonto technologijų, savo žinių, patirties ir šios metodikos pagrindu. Remonto technologiją transporto priemonių vertintojas parenka priklausomai nuo transporto priemonės tipo, klasės, paskirties, bendros techninės būklės, atsižvelgdamas į transporto priemonės gamintojo remonto technologiją.

34. Skaičiuodamas remonto darbų išlaidas, transporto priemonių vertintojas taiko vidutinius remonto darbų įkainius, atitinkančius technologijos lygį, ir vadovaujasi gamyklų-gamintojų rekomenduojamais laiko normatyvais.

35. Atsarginių dalių, reikalingų atstatomajam remontui, kainos – tai, atsižvelgiant į Lietuvos rinkos sąlygas, pakoreguotos originalių dalių kainos.

36. Pagrindiniai atsarginių dalių kainų šaltiniai – Europos šalyse naudojami atsarginių dalių kainų ir laiko normatyvų katalogai (EUROTAX, MITCHELL), kompiuterinės duomenų bazės (EUROTAX, AUDATEX, DAT) ir kita šalyje įteisinta informacinė medžiaga.

37. Jeigu atsarginių dalių kainų neįmanoma nustatyti minėtu būdu, taikomos vidutinės konkrečių transporto priemonių gamintojų įgaliotų atstovų Lietuvoje atsarginių dalių kainos.

38. Transporto priemonės atkūrimo (remonto) kaštai skaičiuojami pagal formulę:

$$V_{AT} = V_{RD} + V_{DD} + V_{DV_} V_{DN} + V_{DM} + V_P,$$

kur: V_{AT} – transporto priemonės atkūrimo (remonto) kaštai;

V_{RD} – remonto darbų vertė;

V_{DD} – dažymo darbų vertė;

$V_{DV_}$ keičiamų dalių naujomis vertė;

$V_{DN_}$ dalių vertės mažėjimas (nuvertinimas);

V_{DM} – dažymo medžiagų vertė;

V_P – papildomų išlaidų vertė.

39. Remonto darbais laikomi kėbulo, agregatų bei sistemų atstatymo darbai. Kėbulo atstatymo darbai skirstomi į:

39.1. bendros kėbulo karkaso deformacijos pašalinimą;

39.2. kėbulo dalių, sudarančių jo paviršių, keitimą ir lyginimą;

39.3. kėbulo karkaso standumo elementų keitimą ir lyginimą.

40. Bendros kėbulo karkaso deformacijos (BD) sudėtingumo klasifikavimas:

40.1. nesudėtinga kėbulo karkaso deformacija (BD1) – tai bendra deformacija (persikreipimas) ties viena kėbulo karkaso anga (variklio gaubto, durų, bagažinės dangčio, langų, priekinių lonžeronų, galinių lonžeronų ir kt.);

40.2. vidutinio sudėtingumo kėbulo karkaso deformacija (BD2) – tai bendra kėbulo deformacija ties dviem angomis vienu metu (ties variklio gaubto anga ir priekinių lonžeronų, variklio gaubto anga ir viršutinių priekinės pakabos atramų srityje, tas pats galinėje dalyje, ties durų anga ir kt.);

40.3. sudėtinga kėbulo karkaso deformacija (BD3) – tai bendra kėbulo karkaso deformacija ties trimis angomis vienu metu (prie variklio gaubto angos, priekinių lonžeronų ir vienos pusės durų angos ir kt.);

40.4. labai sudėtinga kėbulo karkaso deformacija (BD4) – tai bendra kėbulo karkaso deformacija ties abiejų pusių durų angomis bei grindų ir lonžeronų srityje.

41. Laiko normos bendrai kėbulo karkaso deformacijai pašalinti pateikiamos šioje lentelėje:

Sudėtingumas Laiko norma valandomis

Sudėtingumas	Laiko norma valandomis
1. BD1	3–5
2. BD2	6–9
3. BD3	10–12
4. BD4	13–18

42. Kėbulo apgadintų dalių, sudarančių jo paviršių, klasifikavimas:

42.1. mažai apgadinta – jei deformuota dalis yra be aštrių raukšlių, įplėšimų kiaurai ir kitų panašių apgadinimų, deformuotas kėbulo dalies plotas apima ne daugiau kaip 20% jos paviršiaus;

42.2. vidutiniškai apgadinta – kai deformuota dalis yra be aštrių raukšlių, įplėšimų kiaurai ir kitų panašių apgadinimų bei deformuotas kėbulo dalies plotas apima 20…50% jos paviršiaus;

42.3. labai apgadinta – kai deformuotoje kėbulo dalyje yra aštrių raukšlių, įplėšimų kiaurai, metalo ištempimų ir kitų panašių apgadinimų ir/arba deformuotas kėbulo dalies plotas sudaro daugiau kaip 50% jos paviršiaus.

43. Apgadintos kėbulo dalys keičiamos naujomis (iš dalies ar visiškai) šiais atvejais:

43.1. kai išlaidos kėbulo dalies atstatymui yra didesnės už išlaidas jos keitimui;

43.2. kai kėbulo dalis yra labai apgadinta ir jos neįmanoma atstatyti;

43.3. kai siekiant atstatyti dalį ją reikia atkirsti (atskirti) nuo kitų kėbulo dalių;

43.4. kai reikia atkirsti dalį, kad būtų galima atstatyti kitas kėbulo dalis.

44. Apgadintų kėbulo dalių, sudarančių jo paviršių, lyginimo klasifikavimas:

44.1. 1-ojo sudėtingumo (R1) – tai mažai ir vidutiniškai apgadintų dalių lyginimas lengvai prieinamose vietose;

44.2. 2-ojo sudėtingumo (R2) – tai mažai ir vidutiniškai apgadintų dalių lyginimas sunkiai prieinamose vietose arba labai apgadintų dalių lyginimas;

44.3. 3-iojo sudėtingumo (R3) – labai apgadintų dalių lyginimas, ties uždaromis ertmėmis arba kelių dalių sujungimo vietomis.

45. Laiko normos apgadintoms kėbulo dalims, sudarančioms jo paviršių, lyginti pateikiamos šioje lentelėje:

Apgadintas plotas, dm^2	Laiko norma valandomis		
	R1	R2	R3
1. Iki 5	Iki 1,0	Iki 1,7	Iki 2,5
2. Iki 10	Iki 1,2	Iki 2,1	Iki 3,0
3. Iki 20	Iki 1,6	Iki 2,8	Iki 3,5
4. Iki 30	Iki 2,4	Iki 3,5	Iki 4,5
5. Iki 40	Iki 3,2	Iki 4,5	Iki 6,5
6. Iki 50	Iki 3,9	Iki 6,5	Iki 9,5
7. Iki 150	Iki 6,0	Iki 9,5	Iki 12,5

46. Kėbulo karkaso standumo elementų apgadinimų klasifikavimas:

46.1. mažai apgadinti:

46.1.1. kai elementų deformacija dėl smūgio poveikio ašine kryptimi apima ne daugiau kaip 10% elemento ilgio (matuojant nuo smūgio poveikio vietos) bei apgadintos kitų elementų tvirtinimo vietos, kai išlyginti galima neardant sujungimų;

46.1.2. kai elementai dėl smūgio poveikio skersine kryptimi deformuoti vienoje vietoje ir išlyginti galima neardant sujungimų;

46.1.3. kai elementai dėl tiesioginio smūgio poveikio deformuoti skersine kryptimi (įdubimai), jei išlyginti galima neardant sujungimų;

46.2. vidutiniškai apgadinti:

46.2.1. kai elementų deformacija dėl smūgio poveikio ašine kryptimi yra keliose vietose (iškilimai, nedidelės raukšlės, įdubimai) ir apima ne daugiau kaip 20% elemento ilgio (matuojant nuo smūgio poveikio vietos) arba deformuota tik vienoje vietoje ir apima ne daugiau kaip 50% elemento ilgio arba/ir per tą patį ilgį įtrūkusios suvirinimo siūlės, ir jas išlyginti galima neardant sujungimų;

46.2.2. kai dėl smūgio poveikio elementai deformuoti skersine kryptimi ne daugiau kaip 20% elemento ilgio (matuojant nuo smūgio poveikio vietos), dėl ko apgadinimui pašalinti būtina išardyti sujungimą ar jį prapjauti (daugiausia taikoma slenksčiams ir statramsčiams);

46.3. labai apgadinti:

46.3.1. kai dėl smūgio poveikio išilgine kryptimi elementai įvairiomis kryptimis nesmarkiai deformuoti (išsisluoksniavę, aštrios raukšlės) ir išlyginant sujungimus būtina juos iš dalies išardyti;

46.3.2. kai dėl smūgio poveikio išilgine kryptimi elementai smarkiai deformuoti ir juos lyginant būtina iš dalies išardyti ir prapjauti;

46.3.3. kai dėl smūgio poveikio skersine kryptimi deformuota daugiau kaip 20% elemento ilgio (matuojant nuo smūgio poveikio vietos), kuomet defektams pašalinti būtina juos iš dalies išardyti bei prapjauti.

47. Apgadintų kėbulo karkaso standumo elementų lyginimo klasifikavimas:

47.1. mažai apgadintų elementų – 1-ojo sudėtingumo (RS1);

47.2. vidutiniškai apgadintų elementų – 2-ojo sudėtingumo (RS2);

47.3. labai apgadintų elementų – 3-iojo sudėtingumo (RS3).

48. Laiko normos kėbulo karkaso standumo elementams remontuoti pateikiamos šioje lentelėje:

Sudėtingumas	Laiko norma valandomis
1. RS1	Iki 1
2. RS2	2 – 4
3. RS3	5 – 7

49. Kitų apgadintų dalių remonto sudėtingumą ir apgadinimų pašalinimo laiko normas nustato transporto priemonių vertintojas savo patyrimo bei technologijos pagrindu.

50. Variklio, pakabų, vairavimo ir stabdžių sistemų, transmisijos apgadintos detalės keičiamos naujomis, išskyrus kai kurias, neturinčias įtakos jų patikimumui ir eismo saugumui.

51. Vertinant apgadinimus elementuose, turinčiuose tiesioginės įtakos eismo saugumui, transporto priemonių vertintojas privalo įvertinti papildomus darbus ir atsarginių dalių poreikį, būtiną transporto priemonės konstrukcinei saugai užtikrinti.

52. Metalinių dalių dažymo klasifikavimas:

52.1. I dažymas – pakeistų neparuoštų dažyti dalių dažymas (taikomas keičiant apgadintas dalis naujomis);

52.2. II dažymas – išorinio parengto dažyti paviršiaus dažymas be glaistymo ir gruntavimo (taip pat taikomas dažant vidinius paviršius);

52.3. III dažymas – išlygintų kėbulo dalių, kai glaistoma iki 50% paviršiaus, dažymas;

52.4. IV dažymas – išlygintų kėbulo dalių, kai glaistoma daugiau kaip 50% paviršiaus, dažymas.

53. Plastmasinių dalių dažymo klasifikavimas:

53.1. K1R – naujų paruoštų dalių dažymas be glaistymo ir gruntavimo;

53.2. K1N – naujų iš dalies paruoštų dalių dažymas;

53.3. K1G – naujų, neparuoštų dalių dažymas;

53.4. K2 – dalių paviršiaus dažymas be glaistymo ir gruntavimo;

53.5. K3 – dalių dažymas remontuojant (apgadintų paviršių glaistymas iki 15% dalies paviršiaus).

54. Laiko normos bei išlaidos medžiagoms kėbulo dalims paruošti ir dažyti:

54.1. pirmiausia turi būti nustatomos pagal atitinkamus transporto priemonės gamyklos gamintojos normatyvus arba kitus jiems prilygstančius informacijos šaltinius (EUROTAX, AUDATEX ir DAT kompiuteriniai moduliai, EUROTAX kalkuliacinis žinynas), kitą šalyje įteisintą informacinę medžiagą;

54.2. gali būti nustatomos pagal tapačių transporto priemonių atitinkamus normatyvus.

55. Išardymo ir surinkimo darbai:

55.1. laiko normos išardymo ir surinkimo darbams atlikti pirmiausia turi būti nustatomos pagal atitinkamus transporto priemonės gamyklos gamintojos normatyvus arba kitus jiems prilygstančius informacijos šaltinius (EUROTAX, AUDATEX ir DAT kompiuteriniai moduliai, EUROTAX kalkuliacinis žinynas), kitą šalyje įteisintą informacinę medžiagą;

55.2. laiko normos, apgadintas dalis keičiant naujomis, gali būti nustatomos pagal tapačių transporto priemonių analogiškų darbų normatyvus.

56. Prie papildomų darbų priskiriami:

56.1. papildomi išardymo ir surinkimo darbai remontuojant apgadintą kėbulą;

56.2. transporto priemonės tvirtinimas ant specialaus stendo;

56.3. apsauginių ir konservuojančių medžiagų šalinimas;

56.4. apgadintų nedažomų paviršių padengimas apsauginėmis (konservuojančiomis) medžiagomis;

56.5. uždarų ertmių konservavimas (jei jos buvo apgadintos);

56.6. rūdžių šalinimas;

56.7. suvirinimo siūlių hermetizavimas;

56.8. kiti panašaus pobūdžio darbai.

57. Laiko normas papildomiems darbams atlikti bei išlaidas medžiagoms nustato transporto priemonių vertintojas.

58. Transporto priemonių sudėtinių dalių nuvertinimas apskaičiuojamas pagal jų nusidėvėjimą.

59. Dalių pagal dėvėjimosi pobūdį klasifikavimas:

59.1. I grupė – dalys, kurių praktiškai neveikia natūralus nusidėvėjimas ir aplinkos poveikis (pvz., nematomi (paslėpti) salono ir bagažinės apdailos bei tvirtinimo elementai ir kt.);

59.2. II grupė – dalys, kurias nedaug paveikia natūralus nusidėvėjimas ir aplinkos poveikis arba kurioms šį nusidėvėjimą ar poveikį nustatyti sudėtinga (pvz., galiniai ir šoniniai stiklai, korpusinės detalės, įrengti salone ir bagažinėje elektros įrangos elementai ir kt.);

59.3. III grupė – dalys, kurias paveikia natūralus nusidėvėjimas ir aplinkos poveikis proporcingas transporto priemonės ridai ir senumui (pvz., matomi salono ir bagažinės elementai, visos kėbulo ir išorinės apdailos dalys, apšvietimo ir šviesos signalizacijos prietaisai, ne salone ir ne bagažinėje įrengti funkciniai elementai, priekinis stiklas, hidraulinės ir pneumatinės pavarų elementai, reduktoriai, važiuoklės elementai, variklis ir kt.);

59.4. IV grupė – dalys, kurių nuvertėjimo procentas gali būti nustatytas pagal jų nusidėvėjimo laipsnį (pvz., padangos).

60. Keičiamų dalių nuvertinimas apskaičiuojamas pagal formulę:

$$V_{DN} = \Sigma(V_{nd} \cdot \times S)/100,$$

kur: V_{DN} – keičiamų dalių nuvertinimo suma;

V_{nd} – naujos autentiškos dalies vertė;

S – dalies nuvertinimo norma, %.

61. I grupės dalims nuvertinimas neskaičiuojamas.

62. II grupės dalims nuvertinimo norma yra 0…30 % priklausomai nuo dalies techninės būklės.

63. III grupės dalių vidutinės nuvertinimo normos pateiktos 3 lentelėje.

64. IV grupės dalims nuvertinimo norma apskaičiuojama įvertinant visiškai nusidėvėjusios dalies likutinę vertę.

65. Priklausomai nuo dalies būklės prieš apgadinimą, gamybos technologijos ypatumų bei transporto priemonės klasės vidutinė dalių nuvertinimo norma gali būti padidinta arba sumažinta iki 20 %. Kai kuriais atvejais, kai dalies būklė prieš apgadinimą blogesnė ne dėl natūralaus nusidėvėjimo (nekokybiškai suremontuota, apgadinta ir kt.) arba geresnė dėl atlikto remonto ar keitimo, jos nuvertinimo normatyvą nustato transporto priemonių vertintojas.

V. PREKINĖS VERTĖS NETEKIMO APSKAIČIAVIMAS

66. Prekinės vertės netekimas apskaičiuojamas ne senesniems kaip 5 metų lengviesiems automobiliams, mažiems autobusams ir transporteriams, jei dėl kėbulo dalių lyginimo ar keitimo galimas transporto priemonės eksploatacinių savybių pablogėjimas.

67. Prekinės vertės netekimas apskaičiuojamas pagal formulę:

$$V_{PVN}=V_V \cdot \times \Sigma N_M/100;$$

kur: V_{PVN} – transporto priemonės vertės netekimo suma;

V_V – transporto priemonės vardinė (individuali) rinkos vertė prieš apgadinimą;

ΣN_M – suminis procentinis vertės netekimo koeficientas dėl remonto nustatomas pagal šios instrukcijos 4 lentelę.

VI. TRANSPORTO PRIEMONIŲ LIKUTINĖS VERTĖS NUSTATYMAS

68. Šis instrukcijos skyrius yra taikomas standartinės komplektacijos lengviesiems automobiliams, mažiems autobusams ir krovininiams automobiliams. Kitoms transporto priemonėms likutinė vertė nustatoma lyginamosios vertės metodu.

69. Apgadintos transporto priemonės likutinė vertė skaičiuojama vadovaujantis nesugadintų pagrindinių jos dalių, kurias galima panaudoti (realizuoti), suminės vertės nustatymo principu. Ji gali būti apskaičiuojama pagal formulę:

$V_L=\Sigma V_d \cdot\times K_S \times K_p \cdot\times K_R$,

kur: V_L – transporto priemonės likutinė vertė;
ΣV_d – nesugadintų dalių verčių suma;
K_S – koregavimo koeficientas, priklausantis nuo sugadinimo laipsnio;
K_p – automobilio populiarumo apgadintų automobilių rinkoje koeficientas;
K_R – rizikos dėl neįvertintų gedimų bei pakitimų (paklausos) rinkoje koeficientas.

70. Nesugadintos transporto priemonės dalies vertė apskaičiuojama pagal formulę:

$V_d=V_V \cdot\times D/100$,

kur: V_d – transporto priemonės nesugadintos dalies vertė;
V – transporto priemonės vardinė (individuali) rinkos vertė iki apgadinimo;
D – atskirų dalių (variklio, kėbulo ar kt.) vertės procentinė išraiška nuo visos transporto priemonės vertės nustatoma pagal 5 lentelę.

71. Atskirų dalių vertės procentinė išraiška nuo visos transporto priemonės vertės gali būti mažinama dėl dalinio apgadinimo arba blogos techninės būklės.

72. Iš dalies apgadinto kėbulo vertė nustatoma pagal formulę

$V_{dka}=V_{dk} \times \Sigma N/100$,

kur: V_{dka} – iš dalies apgadinto transporto priemonės kėbulo vertė;
V_{dk} – neapgadinto kėbulo vertė nustatyta pagal 5 lentelę;.
N – neapgadintos kėbulo dalies, kuri gali būti nuimta ir panaudota, vertės procentinė išraiška nuo visos kėbulo vertės nustatoma pagal 6 lentelę.

73. Automobilio apgadinimo laipsnis apskaičiuojamas pagal formulę:

$A_L=(V_V - \Sigma V_d)/V_V$.

74. Priklausomai nuo apgadinimo laipsnio A_L parenkamas koregavimo koeficientas K_S, pagal šią lentelę:

Apgadinimo laipsnis A_L	Koregavimo koeficientas K_S
1. 0,25-0,35	0,8
2. 0,36-0,55	0,7
3. 0,56-0,70	0,6
4. 0,71-0,85	0,5

75. Priklausomai nuo automobilio populiarumo apgadintų automobilių rinkoje parenkamas koregavimo koeficientas $K_P = 0,7…1,0$.

76. Rizikos dėl neįvertintų gedimų bei pakitimų (paklausos) rinkoje koeficientas $K_R= 0,7…1,0$.

PRITARTA
LR audito, apskaitos ir turto
vertinimo instituto turto vertinimo
komiteto 2000 m. sausio 27 d. posėdyje,
protokolo Nr. 2(30)

1 LENTELĖ

REKOMENDUOJAMOS KOEFICIENTO K_M VIDUTINĖS REIKŠMĖS

1. Mopedams

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	≥ 9
k_M, %	85,0	63,5	50,0	40,5	32,0	25,0	19,0	15,0	12,0	10,0

2. Motociklams, taip pat triratėms ir keturratėms motorinėms transporto priemonėms, kurių maksimali bendra leistinoji masė yra ne didesnė kaip 400 kg

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	≥ 11
2.1. k_M, %	83,0	68,0	57,0	48,5	41,0	35,0	30,5	26,5	23,0	20,5	19,0	17,5
2.2. k_M, %	84,0	66,0	55,0	46,0	38,0	32,0	27,0	23,0	19,0	17,0	16,0	15,0
2.3. k_M, %	82,0	70,0	59,0	51,0	44,0	38,5	34,0	30,0	26,5	24,0	22,0	20,0

Pastaba:

2.1 punkte pateiktos vidutinės koeficiento reikšmės tipui;

2.2 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos pirmajai klasei (variklio darbinis tūris ne daugiau kaip 300 cm^3);

2.3 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos antrajai klasei (variklio darbinis tūris daugiau kaip 300 cm^3).

3. Lengviesiems automobiliams

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	≥ 11
k_M, %	80,0	71,0	59,0	51,0	44,0	38,0	32,0	26,0	20,0	15,5	13,0	11,0

4. Lengvųjų automobilių priekaboms

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	≥ 11
4.1. k_M, %	80,0	71,0	62,0	54,5	48,0	42,0	36,0	31,0	27,0	23,0	20,0	18,0
4.2. k_M, %	80,0	67,0	52,0	40,5	33,0	28,0	22,0	19,0	17,0	15,0	14,0	13,0

Pastaba:

4.1 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos gyvenamosioms priekaboms;

4.2 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos krovininėms ir kitoms priekaboms.

5. Autobusams

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	≥ 10

k_M, %	80,0	72,0	59,5	50,0	42,0	34,5	29,0	23,5	20,0	17,0	15,0

6. Gyvenamiesiems automobiliams

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	≥ 11
k_M, %	80,0	72,0	59,5	50,0	42,0	34,5	28,0	22,0	18,0	14,5	12,0	10,0

7. Krovininiams automobiliams – transporteriams (maksimali bendra leistinoji masė ne didesnė kaip 3,5 t)

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	≥ 10
k_M, %	80,0	67,0	51,0	40,0	31,5	25,0	19,0	14,0	10,0	7,5	6,0

8. Bendros paskirties krovininiams automobiliams, balniniams vilkikams, savivarčiams, autovežiams (maksimali bendra leistinoji masė didesnė kaip 3,5 t)

Transporto priemonės senumas metais	≤ 1/2	1	2	3	4	5	6	≥ 7
k_M, %	80,0	68,0	49,0	34,0	24,0	17,0	12,0	8,0

9. Krovininių automobilių priekaboms ir puspriekabėms

Transporto priemonės senumas metais	≤1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	≥10
9.1. k_M, %	85,0	76,0	61,0	49,0	38,5	30,0	23,0	18,0	14,5	12,0	10,0
9.2. k_M, %	85,0	72,0	54,0	42,0	33,0	26,0	20,5	16,0	12,5	10,0	8,0

Pastaba:

9.1 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos bendros paskirties priekaboms ir puspriekabėms;

9.2 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos savivartėms priekaboms ir puspriekabėms.

10. Specialiesiems krovininiams automobiliams

Transporto priemonės senumas metais	≤1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	≥12
10.1. k_M, %	80,0	71,5	59,0	48,5	38,5	30,0	25,0	20,0	17,0	14,0	12,5	11,0	10,0
10.2. k_M, %	80,0	71,0	55,5	49,5	35,0	26,5	22,0	19,5	17,5	15,5	13,5	12,0	11,0
10.3. k_M, %	80,0	75,0	65,0	55,0	48,0	40,0	35,0	30,0	26,0	23,0	20,0	18,0	16,0
10.4. k_M, %	80,0	67,5	57,0	47,5	38,5	30,5	30,5	24,0	18,5	14,0	10,0	7,0	5,0
10.5. k_M, %	80,0	69,0	52,5	40,0	30,0	22,0	16,5	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
10.6. k_M, %	80,0	70,0	55,0	42,0	32,0	24,0	16,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
10.7. k_M, %	90,0	80,0	61,5	45,0	32,0	22,0	15,0	11,0	9,0	7,0	6,0	6,0	6,0

10.8. k_M, %	80,0	72,5	60,0	49,0	40,0	31,0	24,0	19,0	14,0	10,0	10,0	10,0	10,0
10.9. k_M, %	80,0	76,0	68,0	60,0	53,0	46,0	40,0	33,0	27,0	22,0	18,0	15,0	12,0

Pastaba:

10.1 punkte pateiktos vidutinės koeficiento reikšmės;

10.2 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos automobiliams-cisternoms, skirtoms naftos produktams ir pavojingoms medžiagoms gabenti;

10.3 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos automobiliams – cisternoms, skirtoms gabenti maisto produktus;

10.4 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos transporto priemonėms su įrengtu betono siurbliu;

10.5 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos transporto priemonėms su įrengta betono maišykle;

10.6 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos transporto priemonėms su termoizoliaciniais kėbulais ir šaldymo (šildymo) įranga;

10.7 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos transporto priemonėms, skirtoms išvežti šiukšles, ir asenizaciniams automobiliams;

10.8 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos kranams;

10.9 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos transporto priemonėms naudojamoms komunaliniame ūkyje specialioms funkcijoms vykdyti.

11. Specialiesiems gaisriniams automobiliams

Transporto priemonės senumas metais	≤1/2	1	2	3	4	6	7	8	9	10
k_M, %	83,0	79,0	74,0	69,0	64,0	59,0	54,0	50,0	46,0	42,0
Transporto priemonės senumas metais	11	12	13	14	15	16	17	18	19	≥20
k_M, %	38,0	34,0	30,0	26,0	22,0	18,0	12,0	9,0	7,0	5,0

12. Specialiosioms krovininėms priekaboms ir puspriekabėms

Transporto priemonės senumas metais	≤1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
12.1. k_M, %	80,0	75,0	64,0	54,0	46,0	37,0	30,5	29,0	21,5	19,0	16,5	15,0	13,5	12,5	11,5	11,0
12.2. k_M, %	80,0	75,0	65,0	57,0	50,0	40,0	35,0	30,0	26,0	22,0	19,0	17,0	15,0	14,0	13,0	12,0
12.3. k_M, %	80,0	75,0	65,0	55,0	48,0	40,0	35,0	30,0	26,0	23,0	20,0	18,0	16,0	14,0	12,5	11,0
12.4. k_M, %	80,0	74,0	61,0	50,0	40,0	30,0	22,0	17,0	13,0	11,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0

Pastaba:

12.1 punkte pateiktos vidutinės koeficiento reikšmės;

12.2 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos cisternoms, skirtoms gabenti naftos produktus ir pavojingas medžiagas;

12.3 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos cisternoms, skirtoms maisto produktams vežti;

12.4 punkte pateiktos koeficiento reikšmės taikomos priekaboms ir puspriekabėms su termoizoliaciniais kėbulais ir šaldymo (šildymo) įranga.

13. Traktoriams ir savaeigėms mašinoms

Transporto priemonės	≤1/2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

senumas metais																
k_M, %	80,0	76,0	69,0	62,0	55,0	48,0	41,0	34,0	27,5	22,5	18,5	16,0	14,0	12,5	11,0	10,0

2 LENTELĖ

REKOMENDUOJAMA VIDUTINĖ STATISTINĖ RIDA IR KOEFICIENTO K_R REIKŠMĖ

1. Mopedams ir motociklams

Variklio darbinis tūris, cm^3	Vidutinė statistinė rida, km
1. ≤50	3000
2. >50, ≤300	6000
3. >300	8400

Skirtumas tarp tikrosios ir vidutinės statistinės ridos		Koeficiento k_r reikšmės (+/-) %, kai variklio darbinis tūris					
		≤50 cm^3		>50 cm^3,≤300cm^3		>300 cm^3	
		-%	+%	-%	+%	-%	+%
1.	2000	8,5	4,0	4,0	2,0	2,0	0,5
2.	4000	16,0	10,5	8,0	4,0	4,5	3,0
3.	6000	22,5	20,0	12,0	6,0	6,5	4,5
4.	8000	27,5	22,0	14,5	9,5	9,0	5,5
5.	10000	31,5	23,5	17,0	13,5	10,5	7,5
6.	15000			22,5	19,0	13,5	12,5
7.	20000			27,0	21,5	16,5	15,5
8.	25000					19,5	18,0
9.	30000					22,0	20,0

2. Lengviesiems automobiliams

Variklio darbinis tūris, cm^3	Vidutinė statistinė rida, km
1. ≤ 1000	12000
2. > 1000, ≤ 1600	15000
3. > 1600, ≤ 2000	18000
4. > 2000	21000

Skirtumas tarp tikrosios ir vidutinės statistinės ridos		Koeficiento k_r reikšmės (+/-)%, kai variklio darbinis tūris							
		≤ 1000 cm^3		> 1000 cm^3 ≤ 1600 cm^3		> 1600 cm^3 ≤ 2000 cm^3		> 2000 cm^3	
		- %	+ %	- %	+ %	- %	+ %	- %	+ %
1.	6000	1,75	1,5	1,5	1,25	1,25	1,0	1,0	0,75
2.	12000	3,5	2,75	3,0	2,5	2,5	2,0	2,0	1,5
3.	18000	5,5	4,75	4,5	3,75	3,75	3,0	3,0	2,25
4.	24000	7,0	5,5	6,0	5,0	5,0	4,0	4,0	3,25
5.	30000	8,5	6,75	7.5	6,25	6,5	5,0	5,0	4,25
6.	36000	10,0	8,0	9,0	7,5	7,5	6,0	6,0	4,75
7.	42000	11,0	8,75	10,0	8,25	8,5	7,0	7,0	5,5
8.	48000	12,0	9,5	11,0	9,0	9,5	7,75	8,0	6,25
9.	54000	13,0	10,25	12,0	9,75	10,5	8,5	9,0	7,0
10.	60000	14,0	11,0	13,0	10,5	11,5	9,25	10,0	7,75
11.	66000	15,0	11,75	14,0	11,25	12,5	10,0	11,0	8,5
12.	72000	-	-	14,5	11,75	13,5	10,75	12,0	9,25
13.	78000	-	-	15,0	12,25	14	11,5	13,0	10,0
14.	84000	-	-	-	-	14,5	12,0	13,5	10,5
15.	90000	-	-	-	-	15,0	12,5	14,0	11,0

16.	96000	-	-	-	-	-	-	14,5	11,5
17.	102000	-	-	-	-	-	-	15,0	12,0

3. Autobusams

Autobuso tipas (paskirtis)	Mažas autobusas	Miesto ir priemiesčio autobusas	Tarpmiestinis, tolimojo susisiekimo autobusas	Koeficiento k_r reikšmė (+/-) %
Vidutinė statistinė rida per metus, km	36000	60000	120000	
Tikrosios ir vidutinės statistinės ridos skirtumas (+/-) km	1. 9000	12000	24000	1,0
	2. 18000	24000	48000	2,0
	3. 27000	36000	72000	3,0
	4. 36000	48000	96000	4,0
	5. 45000	60000	120000	5,0
	6. 54000	72000	144000	6,0
	7. 63000	84000	168000	7,0
	8. 72000	96000	192000	8,0
	9. 81000	108000	216000	8,5
	10. 90000	120000	240000	9,0
	11. 99000	132000	264000	9,5
	12. 108000	144000	288000	10,0

4. Krovininiams automobiliams

	Krovininis automobilis su nedidesne kaip7,5 t maksimalia bendrąja leistinąja mase, taip pat specialusis automobilis ir automobilis-savivartis	Krovininis automobilis su didesne kaip7,5 t maksimalia bendrąja leistinąja mase		Koeficiento k_r reikšmė (+/-) %
		Vietinių vežiojimų	Tarptautinių vežiojimų	
Vidutinė statistinė rida per metus, km	36000	60000	132000	
Tikrosios ir normuotos ridos skirtumas (+/-) km	1. 3000	6000	12000	0,75
	2. 6000	12000	24000	1,5
	3. 9000	18000	36000	2,25
	4. 12000	24000	48000	3,0
	5. 15000	30000	60000	3,75
	6. 18000	36000	72000	4,5
	7. 21000	42000	84000	5,75
	8. 24000	48000	96000	6,0
	9. 27000	54000	108000	6,75
	10. 30000	60000	120000	7,5
	11. 33000	66000	132000	8,0

	12. 36000	72000	144000	8,5
	13. 39000	78000	156000	9,0
	14. 42000	84000	168000	9,5
	15. 45000	90000	180000	10,0

Pastaba. Koeficiento reikšmė imama su ženklu +(-), jei tikroji rida yra mažesnė (didesnė) už vidutinę statistinę.

3 LENTELĖ

REKOMENDUOJAMOS TRANSPORTO PRIEMONĖS III GRUPĖS DALIŲ VIDUTINĖS NUVERTINIMO NORMOS

Transporto priemonės senumas metais	Lengviesiems automobiliams			Dalių nuvertinimo norma S %		
				Gyvenamosioms priekaboms, gyvenamiesiems automobiliams, motociklams	Autobusams, krovininiams automobiliams ir jų priekaboms (puspriekabėms), specialiesiems automobiliams ir jų priekaboms (puspriekabėms), mopedams	Traktoriams ir savaeigėms mašinoms
	I	II	III			
< 1	0	0	0	0	0	0
1	4	0	0	0	0	0
2	9	5	0	0	0	5
3	14	9	6	0	5	10
4	20	13	10	5	10	15
5	27	19	14	10	15	20
6	33	24	19	15	20	25
7	40	30	25	20	25	30
8	47	37	31	25	30	35
9	53	43	37	30	35	40
10	59	49	43	35	40	45
11	65	55	50	40	45	50
12	70	61	56	45	50	55
13	70	67	62	50	55	60
14	70	70	67	50	60	65
15	70	70	70	50	65	70
> 15	70	70	70	50	70	75

Pastaba.

Lengvųjų automobilių klasės pagal variklio darbinį tūrį:

Automobilio klasė	Variklio darbinis tūris, cm^3
1. I	≤ 1000
2. II	> 1000, ≤ 2000
3. II	> 2000

_____

4 LENTELĖ

REKOMENDUOJAMOS PROCENTINIO VERTĖS NETEKIMO KOEFICIENTO N_M REIKŠMĖS

Eil. Nr.	Apgadinti kėbulo elementai ir remonto darbai	Prekinės vertės netekimo koeficientas N_M %				
		Keičiant nauja	Remontuojant priklausomai nuo remonto sudėtingumo			
			BD1, R1, RS1	BD2, R2, RS2	BD3, R3, RS3	BD4
1.	**Dugnas:**					
1.1.	dugno panelis	–	0,2	0,3	0,5	–
1.2.	bagažinės dugno panelis	0,5	0,1	0,25	0,4	–
1.3.	lonžeronas, skersė ir kt standumo elementai	0,3	0,2	0,3	0,7	–
1.4.	slenkstis	1,0	0,4	0,6	0,8	–
2.	**Priekis:**					
2.1.	sparno purvasaugis (arka)	0,4	0,1	0,25	0,5	–
2.2.	priekinis skydas	0,5	0,2	0,75	1,5	–
2.3.	priekinis panelis	0,3	0,1	0,25	0,5	–
2.4.	lango panelis	0,3	0,1	0,25	0,5	–
2.5	variklio gaubtas	–	0,2	0,4	0,6	–
2.6.	privirintas sparnas	0,3	0,1	0,25	0,5	–
2.7.	prisuktas sparnas	–	0,1	0,25	0,5	–
3.	**Kėbulo šonas:**					
3.1.	šoninis panelis su galiniu sparnu	0,5	0,2	0,7	1,5	–
3.2.	statramstis	0,3	0,1	0,3	0,5	–
3.3.	rato arka	0,2	0,1	0,25	0,5	–
3.4.	durys	–	0,1	0,4	0,6	–
4.	**Galinė kėbulo dalis:**					
4.1.	galinis panelis	0,2	0,1	0,3	0,5	–
4.2.	galinė lentyna	–	0,1	0,25	0,5	–
4.3.	bagažinės dangtis	–	0,1	0,3	0,5	–
4.4.	galinis sparnas	0,3	0,1	0,25	0,5	–
5.	**Stogas:**					
5.1.	stogo panelis	0,5	0,3	0,6	0,8	–
5.2.	nutekėjimo latakas	0,2	–	0,1	0,2	–
5.3.	šoninis stogo panelis	0,2	–	0,1	0,2	–
6.	**Kėbulo persikreipimo šalinimas**	–	0,5	1,0	1,5	1,8
7.	**Kėbulo elementų dažymas:**					
7.1.	vieno išorinio elemento dažymas	iki 1				
7.2.	dažant kiekvieną kitą elementą	pridedama0,3				
		Pastaba: tačiau bendras koeficientas neturi būti didesnis kaip 2				

_____

5 LENTELĖ

REKOMENDUOJAMA ATSKIRŲ DALIŲ VERTĖS PROCENTINĖ IŠRAIŠKA BENDROJE TRANSPORTO PRIEMONĖS VERTĖJE

Eil. Nr.	Dalies pavadinimas	Lengvieji automobiliai	Mikroautobusai	Krovininiai automobiliai iki 3,5 t		Krovininiai automobiliai daugiau kaip 3,5 t	
				Bortiniai	Furgonai	Bortiniai	Balniniai vilkikai
1.	Kėbulas ir jo įranga	50	50	–	45	–	–
2.	Dažytas kėbulas	30	20	–	23	–	–
3.	Kabina ir jo įranga	–	–	30	–	18	20
4.	Dažyta kabina	–	–	14	–	–	–
5.	Krovinių dėžė	–	–	4	–	–	8
6.	Variklis ir jo įranga	23	20	26	22	23	24
7.	Variklis be įrangos	18	16	21	18	–	–
8.	Pavarų dėžė	6	4	6	5	5	5
9.	Pavarų blokas	10	–	–	–	–	–
10.	Priekinė pakaba	5	10	12	10	7	8
11.	Priekinis tiltas	8	–	–	–	–	–
12.	Galinė pakaba	3	–	–	–	–	–
13.	Galinis tiltas	8	7	10	9	13	13
14.	Rėmas	–	3	4	4	6	10
15.	Likusios dalys	6	6	8	6	20	18

6 LENTELĖ

REKOMENDUOJAMA KĖBULO DALIŲ VERTĖS PROCENTINĖ IŠRAIŠKA N BENDROJE KĖBULO VERTĖJE

Eil. Nr.	Dalies pavadinimas	Koeficientas N %
1.	Priekinis arba galinis bamperis	2
2.	Priekinis žibintas	2
3.	Radiatoriaus grotelės	1
4.	Posūkio žibintas	0,5
5.	Nuimamas sparnas	2,5
6.	Variklio gaubtas	4,5
7.	Priekinis stiklas	2
8.	Durys	4,5
9.	Galinis stiklas	1
10.	Bagažinės dangtis	3
11.	Galinis žibintas	1