

团 体 标 准

T/HBVAEA 003—2022

河北省事故机动车贬损价值评估规范

Derogatory value evaluation criterion of accident motor vehicles in hebei province

(征求意见稿)

2022-XX-XX 发布

2022-XX-XX 实施

河北省机动车鉴定与评估行业协会 发布

目录

前 言.....	1
1 范围.....	2
2 规范性引用文件.....	2
3 术语与定义.....	2
3.1 机动车.....	2
3.2 机动车鉴定及价值评估	2
3.3 事故机动车	2
3.4 事故机动车鉴定及价值评估	2
3.5 事故机动车贬损价值	2
3.6 重置成本法.....	2
3.7 现行市价法.....	2
4 鉴定评估要求.....	3
4.1 鉴定评估机构.....	3
4.2 鉴定评估人员	3
5 事故机动车鉴定评估程序	3
5.1 接受委托.....	3
5.2 车辆鉴定.....	3
5.3 事故机动车判定	3
5.4 综合调整系数 α 确定	4
5.5 事故机动车贬损率确定	4
6 事故机动车贬损价值确定	5
6.1 确定未发生事故之前机动车的价值.....	5
6.2 评估对象发生事故之后机动车的价值确定.....	7
6.3 发生事故之后机动车的贬损价值确定	7
6.4 鉴定评估报告书出具	8

前 言

本标准按照GB/T 1.1-2009 给出的规则起草。

本标准由河北省机动车鉴定评估协会提出并归口。

本标准起草单位：河北省机动车鉴定评估协会

本标准主要起草人：郭立军、骆孟波、骆颖哲、郝金魁、张宁、沈炳振、郭乐、刘鹏飞、张东华、
武进荣

本标准于XXXX年X月首次发布。

河北省事故机动车贬损价值评估规范

1. 范围

本标准规定了河北省事故机动车贬损价值评估规范的术语与定义、鉴定评估要求、事故机动车鉴定评估程序、贬损价值确定。

本标准适用于事故机动车贬损价值的评估。

2. 规范性引用文件

下列文件对于本文件的应用是必不可少的。凡是标注日期的引用文件，仅所注日期的版本适用于本文件。凡是不标注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 30323-2013《二手车鉴定评估技术规范》

《中华人民共和国资产评估法》

3. 术语与定义

3.1 机动车

由动力装置驱动或牵引，上道路行驶的供人员乘用或用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆，包括汽车及汽车列车、摩托车、拖拉机运输机组、轮式专用机械车、挂车。

3.2 机动车鉴定及价值评估

根据鉴定评估目的，对机动车进行技术状况鉴定，确定某一时点价值的过程。

3.3 事故机动车

经过碰撞、水淹、火灾、维修不当、使用不当等非自然损耗因素造成损伤事故的机动车。

3.4 事故机动车鉴定及价值评估

根据鉴定评估目的，对事故机动车进行技术状况鉴定，确定某一时点价值的过程。

3.5 事故机动车贬损价值

事故机动车价值贬损是指机动车发生事故并修复后，相对于未发生事故之前机动车减去实体、功能及经济等陈旧性贬值后的价值贬损（即贬值损失）。

3.6 重置成本法

是指在评估基准日按照相同车型市场现行价格重新购置一辆全新状态的评估对象（即被评估车辆），用所需的全部成本减去评估对象的实体性、功能性和经济性陈旧贬值后的差额，以其作为评估对象现时价值一种评估方法；贬值因素包括实体性贬值、功能性贬值、经济性贬值。

3.7 现行市价法

是指通过市场调查，选取一定数量的与评估对象相同或类似，在公开市场上交易的车辆作为可比实例（即参照物），与评估对象进行比较分析，确定各种因素的差异程度，对可比实例现行市价进行修正，计算出评估对象价值的评估方法。

4. 鉴定评估要求

4.1 鉴定评估机构

鉴定评估机构应为严格按照《中华人民共和国资产评估法》要求设立的独立第三方机动车鉴定评估机构。

4.2 鉴定评估人员

鉴定评估人员应持有二手车鉴定评估师中级或高级职业资格证书和省机动车鉴定评估协会考评合格证书,或持有机动车碰撞估损领域机动车估损师资格证书和省机动车鉴定评估协会考评合格证书。

机动车碰撞估损职业资格。机动车碰撞估损职业资格是指具有对事故机动车辆损失及事故引起的机动车辆贬值损失进行鉴定评估的能力。

机动车估损师职业资格。机动车估损师职业资格是指具有对机动车辆因各种原因引起的车辆贬值损失进行鉴定评估的能力。

5. 事故机动车鉴定评估程序

5.1 接受委托

了解委托方及其车辆的基本情况,明确委托方要求,主要包括委托方要求的鉴定评估目的、鉴定评估基准日、期望完成的时间等,根据委托要求签订《鉴定评估委托(协议)书》。

5.2 车辆鉴定

按照车身、发动机舱、驾驶舱、启动、路试、底盘等项目顺序检查车辆技术状况。并填写《车辆技术状况检查记录表》见附录A。

5.3 事故机动车判定

事故机动车判定应符合 GB/T 30323-2013 的要求,对照表见表1。

表1 碰撞事故机动车判定对照表

事故部位	事故描述
A、B、C 柱	变形、更换、焊接
纵梁	变形、更换、焊接
减振器座	变形、更换、焊接
车身后翼子板	受损而进行切割、焊接等钣金加工
车顶	受损而进行切割焊接等钣金加工
发动机	事故原因更换包括汽缸体等部件
安全气囊	因撞击而爆炸

表1 (续) 其它事故车判定对照表

事故部位	事故描述
水淹	水淹导致积水进入车舱
火灾	自燃、撞击燃烧和其他原因引起的燃烧
发动机、变速器、驱动桥	维修不当导致实质性损伤
发动机、变速器、驱动桥	使用不当导致实质性损伤

5.4 综合调整系数 α 确定

5.4.1 车辆技术状况等级对照表见表2。

表2 车辆技术状况等级对照表

技术状况等级	本次事故前状况	本次事故后状况
好	无事故，各系统状况好	/
较好	无严重事故，各系统状况较好	事故部位修复较好，各系统状况较好
一般	局部有修复痕迹，各系统状况一般	事故部位修复较好，各系统状况一般
较差	有碰撞修复痕迹，各系统状况较差	事故部位修复一般，各系统状况较差
差	碰撞修复痕迹明显，各系统状况差	事故部位修复较差，各系统状况差

5.4.2 综合调整系数

综合调整系数选取时，应考虑车辆技术状况、维护保养、保值率、制造质量和性质等因素，调整系数表见表3。

表3 综合调整系数 α 表

影响因素	等级	调整系数	权重 (%)
技术状况	好	$0.9 \leq \alpha \leq 1.0$	30
	较好	$0.8 \leq \alpha \leq 0.9$	
	一般	$0.6 \leq \alpha \leq 0.8$	
	较差	$0.4 \leq \alpha \leq 0.6$	
	差	$\alpha \leq 0.4$	
维护保养	好	$0.9 \leq \alpha \leq 1.0$	25
	较好	$0.8 \leq \alpha \leq 0.9$	
	一般	$0.6 \leq \alpha \leq 0.8$	
	较差	$0.4 \leq \alpha \leq 0.6$	
	差	$\alpha \leq 0.4$	
保值率	高	$0.9 \leq \alpha \leq 1.0$	20
	较高	$0.8 \leq \alpha \leq 0.9$	
	一般	$0.7 \leq \alpha \leq 0.8$	
	较低	$0.5 \leq \alpha \leq 0.7$	
	低	$\alpha \leq 0.5$	
制造质量	进口名牌	$0.95 \leq \alpha \leq 1.0$	15
	国产名牌	$0.9 \leq \alpha \leq 0.95$	
	非国产名牌	$0.7 \leq \alpha \leq 0.9$	
使用性质	非营运（私用）	$0.9 \leq \alpha \leq 1.0$	10
	非营运（公务）	$0.8 \leq \alpha \leq 0.9$	
	营运	$0.5 \leq \alpha \leq 0.80$	

5.5 事故机动车贬损率确定

事故车辆贬损率 β 对照表见表4。

表4 事故车辆贬损率β对照表

部件	贬值系数	备注
前后纵梁	10%-15%	根据车梁变形大小、吸能区是否出现褶皱、修复后的状态、钣金修复还是割断焊接确定贬值系数。轻度受损减值1%-3%。
左右边梁	3%-5%	钣金修复后减值。
A柱、B柱、C柱	5%-10%	根据修复后的状态、钣金修复还是割断焊接确定贬值系数。
前后围板、后箱底板	3%-5%	根据修复后的状态、钣金修复还是割断焊接确定贬值系数。
更换零件（含覆盖件）	1%-2%	无法安装牢固、到位。
喷漆色差	0.5%	
车身变形	12%-18%	钣金修复后造成轴距左右差值1cm（含）以上，四轮定位目测发现车轮倾角有偏差，轮胎非正常磨损。
	按前后纵梁受损处理	钣金修复后造成轴距左右差值1cm以下，按前后纵梁受损处理。
	20%、10%	使用期在半年内的高档车减值比例增加20%，中低档车增加10%左右。。
	40%	车身中部切割。
水泡事故车	10%-40%	按照河北省机动车鉴定评估技术规范的规定，轻微泡水减值10%，严重泡水减值20%-40%。
火烧事故车	10%-40%	按照河北省机动车鉴定评估技术规范的规定，轻微火烧事故减值10%，严重火烧事故20%-40%。

6 事故机动车贬损价值确定

6.1 确定未发生事故之前机动车的价值

6.1.1 用重置成本法

重置成本法算法详解如下：

$$P = R \times \gamma$$

式中：

P —— 车辆评估价值；

R —— 更新重置成本；

γ —— 综合成新率

更新重置成本为相同（或相似）型号、配置的新车在评估基准日的市场零售价格；

(2) 综合成新率由技术鉴定成新率与年限成新率组成，即：

$$\gamma = y \times \alpha + t \times \beta$$

式中：

γ ——综合成新率；

y ——年限成新率；

t ——技术鉴定成新率；

α ——年限成新率系数；

β ——技术鉴定成新率；

其中： $\alpha + \beta = 1$

$t \times \beta$ ——相当于实体性陈旧贬值与功能性陈旧贬值后，车辆剩余的价值率；

$y \times \alpha$ ——相当于经济性陈旧贬值后，车辆剩余的价值率。

(3) 年限成新率的计算方法：

$$y = N / n$$

式中：

y ——年限成新率；

N ——预计车辆剩余使用年限；

n ——车辆使用年限（乘用车使用年限15年，超过15年的按实际年限计算；有年限规定的车辆、营运车辆按实际要求计算）。

(4) 技术鉴定成新率=车况综合评分/100；

$$t = X / 100$$

式中：

t ——技术鉴定成新率；

X ——车辆技术状况分值。

车辆技术状况分值由机动车鉴定评估人员根据车辆技术状况鉴定结果综合计算得出。

当无法取得一定数量的与评估对象相同或类似的可比实例（即参照物）时，可选用重置成本法对评估对象的价值进行评估。

6.1.2 现行市价法

在采用现行市价法对评估对象进行评估时，有三种不同的计算公式。

① 评估对象与参照物完全相同时的鉴定评估公式为：

$$P = P_0$$

式中：

P ——评估对象的评估价值；

P_0 ——参照物的交易价值。

② 评估对象没有完全相同的参照物可以参考的，鉴定评估公式为：

$$P = P_0 + \sum P_o(i) - \sum P_o(j)$$

式中：

P ——评估对象的评估价值；

P_0 ——参照物的交易价值；

$P_o(i)$ ——评估对象比参照物优异的价格差异；

$P_o(j)$ ——评估对象比参照物低劣的价格差异。

③ 调整系数法计算评估车辆价格：

$$P = P_0 \times (1 \pm k)$$

式中：

P ——评估对象的评估价值；

P_0 ——参照物的交易价值；

k ——差异调整系数。

6.2 评估对象发生事故之后机动车的价值确定

发生事故之后机动车价值评估的基本公式：

$$P_B = P \times (1 - \delta)$$

式中：

P_B ——表示为发生事故之后机动车的价值；

P ——表示为未发生事故之前机动车的价值；

δ ——表示为事故机动车的贬损率。

6.3 发生事故之后机动车的贬损价值确定

发生事故之后机动车贬损价值的基本公式：

$$B = P - P_B$$

$$B = P \times \delta$$

式中：

B ——表示为事故机动车的贬损价值；

P ——未发生事故之前机动车的价值；

P_B ——表示为发生事故之后机动车的价值；

δ ——表示为事故机动车的贬损率。

6.4 鉴定评估报告书出具

评估人员根据鉴定评估目的，遵循鉴定评估的原则，按照鉴定评估的程序，运用科学的鉴定评估方法，按照河北省机动车鉴定评估技术规范的要求，出具《机动车鉴定评估报告书》。

