

ICS

团体标准

D/NMAAA. 0004-2025

事故机动车鉴定及贬值损失评估规范

Derogatory Value Evaluation Criterion of Accident Motor
Vehicles

2025-06-19 发布

2025-07-01 实施

内蒙古机动车鉴定评估行业协会发布

目录

前言 1

引言 1

1 范围 1

2 规范性引用文件 1

3 术语和定义 1

4 基本要求 2

5 事故机动车鉴定评估程序 2

6 贬值损失鉴定评估计算 2

7 确定综合调整系数和其它调整系数 3

8 出具贬值鉴定评估意见书 6

9 归档 6

附 录 A 7

 （资料性附录） 7

附 录 B 9

 （规范性附录） 9

前言

本标准按照《标准化工作导则第1部分：标准化文件的结构和起草规则》(GB/T 1.1-2020)给出的规则起草。本规则附录为资料性附录和规范性附录。

本标准由内蒙古机动车鉴定评估行业协会组织起草。参加起草的单位如下：

- 1、内蒙古机动车鉴定评估行业协会
- 2、内蒙古工业大学能源与动力工程学院
- 3、内蒙古农业大学职业技术学院
- 4、内蒙古麦奇机动车鉴定评估有限公司
- 5、内蒙古铸信机动车鉴定评估有限公司
- 6、内蒙古弘康司法鉴定所（普通合伙）
- 7、内蒙古道路交通司法鉴定中心
- 8、内蒙古德鉴机动车鉴定评估服务有限公司
- 9、内蒙古天亿机动车鉴定评估有限公司
- 10、内蒙古政誉机动车鉴定评估有限公司
- 11、内蒙古兴鼎资产评估有限责任公司
- 12、内蒙古车精鉴机动车鉴定评估服务有限公司
- 13、内蒙古峰田机动车鉴定评估服务有限公司
- 14、内蒙古旭刚机动车评估鉴定有限责任公司

本标准由内蒙古自治区市场监督管理局、内蒙古机动车鉴定评估行业协会组织发布，并由内蒙古机动车鉴定评估行业协会归口管理。

本标准编写委员会成员：

刘卫东 牛文学 宋力 田建龙 刘桥 聂潇杰 刘鹏 郑培 刘华峰 刘占峰
郭娅丽 藺国英 刘剑桥 陈鑫 纪勇 张晋民 王亚辉 赵志星 王玉堂

引言

机动车在日常生活中因交通事故、泡水、火灾、维修及使用不当等非自然损耗因素造成严重损伤后，即使经过专业修复，其技术性能和交易价值仍会产生一定的影响。

当前我国机动车贬值鉴定与价值评估领域长期存在标准缺失问题，虽然 2014 年实施的 GB/T 30323-2013《二手车鉴定评估技术规范》对事故车辆判别作出基础性规定，但未涵盖技术鉴定和价值评估的核心内容。

本标准的制定在以下方面实现创新突破：首先，在事故车定义方面沿袭现行规范的核心解释，确保行业认知的延续性；其次，评估体系创新性融合重置成本法、现行市价法等资产评估方法，并针对机动车事故特征进行专项优化；最后，通过建立科学的综合调整系数和事故贬值调整系数双重计算模型，为专业机构开展机动车贬值损失评估提供系统化的技术框架。这一标准体系的建立，既填补了行业技术空白，又通过量化指标实现了事故机动车贬值价值评估的规范化和标准化。

1 范围

本标准规定了事故机动车鉴定及贬值损失评估规范的术语和定义、鉴定评估程序和方法。

本标准适用于内蒙古自治区事故机动车的鉴定及贬值损失评估相关执业活动，其他相关行业和机构可参照执行。

2 规范性引用文件

本标准引用了以下文件内容及规定：《中华人民共和国资产评估法》、《报废机动车回收管理办法》、《机动车维修管理规定》、《机动车强制报废标准规定》、《二手车鉴定评估技术规范》（GB/T 30323）、《事故车辆损失鉴定评估规范》（DB37/T4706-2024）、《事故机动车鉴定及价值评估》（DB51/T1988-2015）、《泡水机动车鉴定评估技术规范》（T/NMAAA.003-2022）、《机动车损失鉴定评估规范》（T/NMAAA. 0001-2020）、《机动车运行安全技术条件》（GB 7258）、《机动车安全技术检验项目和方法》（GB 38900）、《汽车维修术语》（GB/T 5624）、《汽车车身术语》（GB/T 4780）、《汽车维护、检测、诊断技术规范》GB / T 18344 、《道路交通管理 机动车类型》（GA 802）、《农业机械运行安全技术条件》（GB16151）、《场（厂）内机动车辆安全检验技术要求》（GB/T 16178）、《事故汽车修复技术规范》（JT/T 795）。

注：凡是注日期的引用文件，仅注日期的版本适用于本文件；凡是不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件：

3.1、事故机动车

是指因泡水、火灾、碰撞、维修不当、使用不当等因素（非自然损耗因素）造成损失的机动车。

注：包括机动车、场（厂）内机动车辆、拖拉机。

3.2、事故机动车鉴定

是指对事故机动车技术状况鉴定和价值评估、机动车质量与技术鉴定等活动。

3.3、事故机动车贬值损失

是指机动车在事故前的鉴定评估值与事故修复后的鉴定评估值的差额。

注：该贬值损失不包括因维修工艺不规范和维修质量不符合相关标准所造成的贬值。

3.4、事故机动车心理影响度分析判断

是指事故机动车给人们造成的心理影响事实已经形成，鉴定评估专业人员对其影响程度的判断。

4 基本要求

4.1 鉴定机构

4.2 符合《中华人民共和国资产评估法》规定的鉴定评估机构。

4.3 鉴定人员

4.4 符合《中华人民共和国资产评估法》规定的机动车鉴定评估专业人员。

5 事故机动车鉴定评估程序

5.1 受理鉴定评估委托

了解委托方及其车辆的基本情况，委托方要求的鉴定评估目的，规范确定的鉴定评估基准日等并根据鉴定要求签订《机动车鉴定评估协议书或委托书》。

5.2 鉴定车辆技术状况

按照车身、发动机舱、驾驶舱、底盘、启动、路试等相关标准要求规范的项目顺序检查车辆技术状况。

6 贬值损失鉴定评估计算

机动车因事故产生的贬值损失按公式 $P=P_1-P_2$ 计算。

式中：

P --贬值损失评估值

P_1 --事故发生前价值

P_2 --事故发生后价值

6.1 机动车事故前价值

机动车事故前价值依据公式 $P_1=C \times Z_1$ 计算。

式中：

C --重置成本：重置成本为相同或相似型号、配置的机动车在评估基准日的市场销售价格。

Z_1 --综合成新率：综合成新率依据相关标准的规范计算。

综合成新率具体计算公式为 $Z_1=L \times T$ 。

式中：

L--理论成新率

理论成新率依据公式 $L = \frac{(1-\frac{N_1}{N}) + (1-\frac{G_1}{G})}{2}$ 计算。

式中：

N--理论使用年限

N₁--已使用年限

G--理论使用公里数

G₁--表显公里数或理论公里数

T--调整系数或综合调整系数。

6.2 机动车事故后价值

机动车事故后价值依据公式 $P_2 = C \times Z_2$ 计算。

式中：

C--重置成本

Z₂--事故后综合成新率。

事故后综合成新率计算公式为 $Z_2 = Z_1 \times C_{zb}$ 。

式中：

Z₁--理论成新率

C_{zb}--事故贬值调整系数。

事故贬值调整系数计算公式为 $C_{zb} = \beta + \gamma$ 。

式中：

β--事故调整系数。

γ--心理影响评估调整系数。

事故调整系数贬值系数计算公式为 $\beta = \beta_1 + \beta_2$

式中：

β₁--事故调整系数贬值系数（受损部位、修复方法）

β₂--事故调整系数贬值系数（事故等级、修复工艺、事故前状况）

7 确定综合调整系数和其它调整系数

7.1 调整系数T确定

表 1 综合调整系数的确定

确定因素	等级	调整系数	权重 (%)
技术性能	差	0.3-1.0	35
	较差		
	中等		
	较好		
	好		
维护保养	差	0.5-1.0	20
	较差		
	中等		
	较好		
	好		
制造质量	国产	0.6-1.0	20
	合资		
	原装进口		
工作性质	营运、特殊环境	0.5-1.0	15
	公务、商务		
	家庭、私用		
市场美誉 (结合工作条件)	差	0.6-1.0	10
	一般		
	好		

7.2 车辆事故的贬值系数 β_1 确定

表 2 事故调整系数贬值系数参照表

受损部位		修复方法	贬值系数 (%)
车 身	左右前纵梁	切割、焊接	3-7
		整形修复	2-5

	右后纵梁	切割、焊接	3-7
		整形修复	2-4
	左右下边梁	切割、焊接	3-5
		整形修复	2-4
	左右 A、B、C、D 柱	切割、焊接	3-6
		整形修复	2-4
	车底纵梁及底板	切割、焊接	3-7
		整形修复	2-4
	前防火墙、后围板	切割、焊接	2-5
		整形修复	1-3
	左右前减震器座部位	切割、焊接	2-4
		整形修复	1-2
	左右后减震器座部位	切割、焊接	2-4
		整形修复	1-2
	车顶横梁及边梁	切割、焊接	2-4
		整形修复	1-2
	车身后侧围	切割、焊接	2-4
		整形修复	1-2
	动力系统（含发动机、电动机）	因事故原因导致	3-7
	安全气囊	因撞击导致	3-6
	泡水	积水进入车舱	2-8
	火灾	自燃、撞击燃烧和其他原因引起的燃烧	2-10

7.3 事故贬值系数 β_2 确定

表3 事故调整系数贬值系数参照表

调整类型	形态描述	贬值系数（%）
*车辆事故的等级	轻度、事故部位轻度受损或维修费用低	2-5
	中度、多处事故部位受损或维修费用较高	3-6
	严重、多处事故部位严重受损，维修费用高	4-7
本次事故前状况	无事故，正常使用	3-7

	有一次或多次普通事故修复使用	4-8
	有一次或多次较大事故修复使用	5-9
*修复工艺	原厂返修	3-6
	4S专修	4-7
	其它合法厂修	5-8

7.4 心理影响度贬值系数 γ 确定

表4 心理影响评估调整系数参照表

等级	事故影响因素	贬值系数 (%)
一级	事故机动车内有一人及以上死亡	9-10
二级	事故机动车外有一人及以上死亡	7-8
三级	事故车造成一人及以上重伤	5-6
四级	事故车造成一人及以上受伤	3-4
五级	事故车有造成除人以外多物种伤亡	1-2
六级	事故车有造成除人以外物种伤亡	0.8-0.9
七级	事故车没有造成人以外多物种伤亡，车辆严重受损	0.6-0.7
八级	事故车没有造成人以外多物种伤亡，车辆较重受损	0.4-0.5
九级	事故车没有造成人以外多物种伤亡，车辆中度受损	0.2-0.3
十级	事故车没有造成人以外多物种伤亡，车辆轻度受损可修复基本达到原厂水平	0-0.1

8 出具贬值鉴定评估意见书

根据车辆技术状况鉴定和价值评估计算结果，依据《资产评估法》等相关法律及标准按照公认、公允的鉴定评估方法出具《机动车贬值鉴定评估意见书》。

9 归档

将鉴定评估意见书、附件和工作底稿独立汇编成册，存档备查。

依据《资产评估法》规定，非法定业务档案保存期限为 15 年，法定业务为 30 年。

附 录 A

(资料性附录)

机动车技术状况检查记录表

车辆基本信息	厂牌型号				牌照号码		
	发动机号				VIN 码		
	初次登记日期	年 月 日			表征里程	公里	
	品牌名称				车身颜色		
	年检证明	☐ 有 (至 年 月) ☐ 无			交强险	☐ 有 (至 年 月) ☐ 无	
	使用性质	☐ 营运车 ☐ 非营运车 ☐ 其他					
	其他法定凭证、证明	☐ 机动车号牌 ☐ 机动车行驶证 ☐ 机动车登记证书 ☐ 保险单 ☐ 其它					
	机动车所有人				企业法人证书代码/身份证号码		
重要配置	燃料标号		排量		缸数		
	发动机功率		排放标准		变速器形式		
	气囊		驱动方式		ABS	☐ 有 ☐ 无	
	其他重要配置						
车辆技术性能鉴定	鉴定项目	缺陷描述					
	车身检查						
	发动机检查						
	车内检查						
	启动检查						
	路试检查						
	底盘检查						
心理影响度调整系数	具体等级及加权说明						
	鉴定评估结果 (等级)	☐ 好 ☐ 较好 ☐ 一般 ☐ 较差 ☐ 差					

机动车鉴定评估专业人员（签字）： 复核人（签字）：

机动车鉴定评估机构：（章）

年 月 日

附录 B

(规范性附录)

1、理论成新率 L 计算公式中： N 为理论使用年限以月计算， N_1 已使用年限不足一个月的以整月计算； G 为理论使用公里数以表显数字计算， G_1 表显公里数缺失的以相关标准确定的理论公里数计算。

2、机动车事故后没修复使用的以修复后符合国家事故车修复标准考虑计算；机动车事故后修复继续使用但修复技术规范不符合国家事故车修复标准的不在本标准适用范围。

3、调整系数 T 确定方法是依据表 1，根据机动车技术性能、维护保养、市场占有率、使用性质等的权重，经其它如市场法等评估方法验证综合确定； T 系数要求的机动车事故前动态检查和事故后动态检查相关系数以相同标准记取，故不用体现重复计算。

4、事故后综合成新率 Z_2 以相关标准的规范并根据车身结构件受损部位、修复方案及心理影响程度等经综合分析计算确定。

5、事故贬值调整系数 C_{zb} 根据车身结构件受损部位、修复方案及心理影响程度等经综合分析计算确定。

6、事故调整系数贬值系数 $\beta = \beta_1 + \beta_2$ ， β_1 、 β_2 依据表 2、表 3 中的权重比例具体计算确定。

7、心理影响评估调整系数 γ 依据表 4 心理影响调度评估系数确定。

8、表 2 累加额不高于 30%。

9、表 3* 为必需考虑项目，非*号为根据鉴定案件实际情况决定的可选项目。

10、表 4 等级多项叠加最高不超 15%。

11、事故贬值调整系数 $\beta + \gamma$ 依据表 2、表 3、表 4 计算所有取值累加合计不超 50%。