



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS

AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO KATEDRA

Vaidotas Bukelevičius

**KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO METODIKOS
TOBULINIMAS**

**IMPROVEMENT OF THE EVALUATION METHODICS OF ROAD
VEHICLES**

Baigiamasis magistro darbas

Transporto inžinerijos studijų programa, valstybinis kodas 62403T104

Automobilių transporto inžinerijos specializacija

Transporto technologijos mokslo kryptis

Vilnius, 2009

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO KATEDRA

TVIRTINU
Katedros vedėjas

(Parašas)
Saugirdas Pukalskas
(Vardas, pavardė)
2009 05 25
(Data)

Vaidotas Bukelevičius

**KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO METODIKOS
TOBULINIMAS**

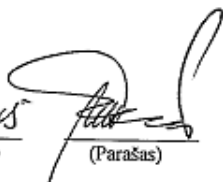
**IMPROVEMENT OF THE EVALUATION METHODICS OF ROAD
VEHICLES**

Baigiamasis magistro darbas

Transporto inžinerijos studijų programa, valstybinis kodas 62403T104

Automobilių transporto inžinerijos specializacija

Transporto technologijos mokslo kryptis

Vadovas	<u>doc. V. Mikėnėvičius</u> (Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)	 (Parašas)	<u>2009 05 22</u> (Data)
Konsultantas	<u>lekt. J. Petraitis</u> (Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)	 (Parašas)	<u>09-05-22</u> (Data)
Konsultantas	 (Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)	 (Parašas)	 (Data)

Vilnius, 2009

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
AUTOMOBILIŲ TRANSPORTO KATEDRA

Technikos mokslo sritis
Transporto technologijos mokslo kryptis
Transporto inžinerijos studijų kryptis
Transporto inžinerijos studijų programa, valstybinis kodas 62403T104
Automobilių transporto inžinerijos specializacija

TVIRTINU

Katedros vedėjas

S. P.

(Parašas)

Saugirdas Pukalskas

(Vardas, pavardė)

2009 05 25

(Data)

BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO

UŽDUOTIS

2009-03-24 Nr.05.....

Vilnius

Studentui (ei) *Vaidotai Bukelėvėiui*

(Vardas, pavardė)

Baigiamojo darbo tema *"Kelio transporto priemonių veikimo metodikos tobulinimas"*

patvirtinta 2007 m. gruodžio mėn. 4 d. dekanų potvarkiu Nr. 317ti.

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 2009 m. gegužės mėn. 22 d.

BAIGIAMOJO DARBO UŽDUOTIS:

Lietuvoje geliojančių transporto priemonių statistinės vertės nustatymo metodikos analizė. Tiekimų nustatymo statistinės vertės nustatymo metodikos aprašymas. Transporto priemonių statistinės vertės nustatymo metodikos aprašymas. Parodymas dėl statistinės vertės nustatymo aprašymo Lietuvoje geliojančių transporto priemonių statistinės vertės nustatymo metodikos.

Baigiamojo darbo rengimo konsultantai:

Vadovas

[Signature]

(Parašas)

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

doc. Valdas Vaitiekaitis

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

Užduotį gavau

[Signature]

(Parašas)

Vaidotas Bukelėvėi

(Vardas, pavardė)

2009-04-03

(Data)

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Transporto inžinerijos fakultetas
Automobilių transporto katedra

ISBN ISSN
Egz. sk.
Data-.....-.....

Magistrantūros studijų **Transporto inžinerijos** programos baigiamasis darbas

Pavadinimas **Kelių transporto priemonių vertinimo metodikos tobulinimas**

Autorius **Vaidotas Bukelevičius**

Vadovas **doc. dr. Valentinas Mitunevičius**

Kalba: lietuvių

Anotacija

Baigiamajame magistro darbe nagrinėjama galiojanti Lietuvoje kelių transporto priemonių vertimo metodika, taikomos transporto priemonių vertinimo formulės ir koeficientai. Daugiau dėmesio skiriama kelių transporto priemonių likutinės vertės nustatymo metodikos analizei ir tobulinimui. Darbe nagrinėjami likutinės vertės nustatymo metodai, apžvelgiami pagrindiniai kriterijai, nulemiantys apskaičiuotos ir rinkoje nustatytos automobilio likutinės vertės skirtumus, pateikiami siūlymai dėl atskirų koeficientų, naudojamų skaičiavimo formulėse parinkimo. Siekiant patobulinti transporto priemonių likutinės vertės nustatymą, pateikiamas apgadintų automobilių vertinimo, utilizavimo bei remonto organizavimo sistemos Lietuvoje modelis. Išnagrinėjus gautus rezultatus, pateikiamos baigiamojo darbo išvados.

Darbą sudaro 5 dalys: įvadas, tyrimo objektas ir problemos aptarimas, teorinė dalis, literatūros analizė, eksperimentinė dalis, sugadintos transporto priemonės realizavimo ir utilizavimo sistemos Lietuvos rinkoje sukūrimas, išvados bei literatūros sąrašas.

Darbo apimtis – 50 p. teksto be priedų, 6 lent., 8 pav.

Atskirai pridedamas darbo priedas.

Prasminiai žodžiai

Transporto priemonės rinkos vertė, transporto priemonės likutinė vertė, populiarumo koeficientas, transporto priemonių utilizavimo centrai, neeilinė automobilių techninė apžiūra.

Vilnius Gediminas Technical University
Faculty of Transport Engineering
Department of Automobile Transport

ISBN ISSN
Copies No.
Date-.....-.....

Master Degree Studies **Transport Engineering** study programme Master's Thesis

Title **Improvement of the evaluation methodics of road vehicles**

Author **Vaidotas Bukelevičius**

Academic supervisor **Assoc Prof Dr Valentinas Mitunevičius**

Thesis language:
Lithuanian

Annotation

In this final master degree work are analyzed evaluation methodic of the road vehicles valid in Lithuania, applicable formulas and ratios. More attention is given for analyzing and improving of vehicle's residual value estimation methodic. Furthermore, analysis of road traffic vehicles evaluations methodic in Lithuania and foreign countries included. There are also investigated a guiding criteria, which lead to the differences between calculated and set in the market vehicle's residual values. In purpose to improve evaluation methodic of road vehicles, there are represented a model of damaged vehicles evaluation, utilization and repairing system, which could be possible to adjust in Lithuania. All the result analysis are presented in a final work summary.

Structure: introduction, engine thermal calculation, engine dynamic calculation, calculation of the main engine parts, cooling system calculation, economical reasoning, summary, references and specification.

Thesis consist of: 50 p. text without appendixes, 8 pictures, 6 tables, 9 bibliographical entries. Appendixes included.

Keywords

Market value of the vehicle, residual value of the vehicle, vehicle's popularity ratio, vehicle's utilization centers, extraordinary technical inspection.

Turinys

Įvadas.....	8
1. Tyrimo objektas ir problemos aptarimas.....	10
2. Metodinė dalis.....	12
2.1. Transporto priemonių likutinės vertės nustatymo metodikos tvarka Lietuvoje.....	15
3. Apžvelgtų informacijos šaltinių analizė.....	18
3.1. Transporto priemonių vertinimą nagrinėjančių magistrinių darbų apžvalga.....	18
3.2. Užsienyje taikomų KTP likutinių verčių nustatymo sistemų apžvalga.....	19
4. Transporto priemonių likutinės vertės nustatymo lyginamasis įvertinimas.....	25
4.1. Įvertinimo tikslas.....	25
4.2. Įvertinimo eiga.....	25
4.3. Lyginamojo įvertinimo rezultatai.....	30
4.4. Lyginamojo įvertinimo išvados.....	34
4.5. Pasiūlymai vertinimo rezultatui pagerinti.....	36
4.6. Ekonominės krizės įtaka apgadintų automobilių rinkos vertei.....	37
5. Sugadintos transporto priemonės realizavimo ir utilizavimo sistemos Lietuvos rinkoje modelis.....	38
5.1. Sistemos tikslas.....	38
5.2. Sistemos veikimo principas	39
5.3. Sistemos dalyviai.....	39
5.4. Reikalavimai apgadintoms transporto priemonėms.....	40
5.5. Transporto priemonių utilizavimo centrų veikla.....	41
5.6. Apgadintos transporto priemonės remonto vykdymo sąlygos.....	44
5.7. Apgadintos transporto priemonės remonto kontrolės vykdymo sąlygos.....	45
Išvados.....	47
Literatūros sąrašas.....	49

Priedai.....	50
B priedas. Rekomenduojama atskirų dalių vertės procentinė išraiška bendroje transporto priemonės vertėje.....	51
C priedas. Rekomenduojama kėbulo dalių vertės procentinė išraiška N bendroje kėbulo vertėje.....	52
D.1 priedas. Transporto priemonių likutinių verčių skaičiavimo lentelės pavyzdys.....	53
D.2 priedas. Transporto priemonių likutinių verčių skaičiavimo lentelės pavyzdys.....	54

Lentelės

2.1 lentelė. Apgadinimo laipsnio A_L ir koregavimo koeficiento K_s reikšmės.....	16
3.1 lentelė. Lengvojo automobilio likutinės vertės koregavimo procento kitimas dėl tikrosios ridos nukrypimo nuo statistinės ridos.....	23
4.1 lentelė. Automobilio <i>Mazda 2</i> likutinės vertės skaičiavimas.....	27
4.2 lentelė. Automobilio <i>VW Passat Variant</i> likutinės vertės skaičiavimas.....	29
4.3 lentelė. Siūlomos rinkos vertės už <i>VW Passat</i> bei <i>Mazda 2</i>	30
4.4 lentelė. Apskaičiuotos ir realiai rinkoje pasiūlytos automobilių likutinė vertės.....	31

Paveikslai

1.1. pav. Naujų lengvųjų automobilių pardavimas 2006–2007 metais.....	10
3.1 pav. „AUTOonline“ sistema Lenkijoje.....	20
4.1 pav. 2006 m. gamybos <i>Mazda 2</i>	26
4.2 pav. 1999 m. gamybos <i>VW Passat Variant</i>	28
4.3 pav. Apskaičiuotų ir rinkos likutinių verčių palyginimas.....	32
4.4 pav. Senesnių ir naujesnių kaip 4 metų automobilių vidutinės likutinės vertės.....	33
5.1 pav. Transporto priemonių utilizavimo sistemos dalyvių ryšys.....	40
5.2 pav. TP utilizavimo centre esančių automobilių realizavimo ir utilizavimo schema.....	43

Ivadas

Sparčiai augant Lietuvos ekonomikai, labai ženkliai padidėjo Lietuvos keliais važinėjančių automobilių skaičius. Vien tik per 2007 metus Lietuvoje įregistruota 228 342 naudotos pirmą kartą užregistruotos transporto priemonės, iš kurių 197 836 lengvųjų automobilių bei 39 859 naujos transporto priemonės, iš kurių 21 254 lengvieji automobiliai. Pastebima tendencija, kad naujai užregistruojamų transporto priemonių skaičius Lietuvoje nuolat auga.

Didėjant automobilių skaičiui, neišvengiamai didėja ir eismo įvykių skaičius Lietuvos keliuose. 2006 metais užregistruota 6 658 įskaitiniai eismo įvykiai, kuriuose buvo sužeista 8 334, o žuvo 760 žmonių. Tačiau neiškaitinių eismo įvykių, kuriuose yra tik sugadinamos transporto priemonės yra gerokai daugiau. Tai yra nuolatinis darbo apimčių gausėjimas draudimo bendrovėms, ir didesni apkrovimai bei pelnai automobilių remontą atliekančioms įmonėms. Taigi, tiek pačių ekspertizės objektų, tiek suinteresuotų pusių skaičius nuolat didėja. Šios aplinkybės sukuria sąlygas iškelti klausimą apie transporto priemonių vertinimo kokybę.

Pastaraisiais metais Lietuvoje galiojant privalomajam transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės (TPSVCA) draudimui bei nuolat didėjant transporto priemonių savanoriškuoju draudimu (Casco) apdraudžiamų transporto priemonių skaičiui, pagrindinės suinteresuotos pusės dėl žalos apimčių dažniausiai būna draudimo bendrovė, kuri atlygina patirtą automobiliui žalą, ir remonto įmonė, atliekanti automobilio remonto darbus. Jeigu automobilio remontas yra tikslingas, tuomet draudimo bendrovės ar remonto įmonės pastangomis yra skaičiuojamos reikalingos remonto apimtys bei automobilio buvusios būklės atkūrimo metodai. Remontą atliekanti įmonė stengiasi gauti kuo didesnę pelną už automobilio sutvarkymą. Tuo tarpu draudimo bendrovė stengiasi automobilio remontą įvertinti kuo tiksliau ir nešvaistyti savo pinigų servisų sąskaita.

Tačiau be automobilio remonto vertinimo, dažna žalos atlyginimo automobilio savininkui forma yra automobilio likutinės vertės nustatymas. Automobilio likutinė vertė skaičiuojama tuomet, kai transporto priemonės remontas ekonominiu požiūriu yra netikslingas. Tuomet draudimo bendrovė yra įpareigota atlyginti žalą automobilio savininkui, kurią sudaro skirtumas tarp nustatytos automobilio rinkos vertės įvykio dieną ir jo likutinės vertės. Tokiu atveju yra labai svarbu tiksliai nustatyti automobilio rinkos vertę bei įvertinti sudaužyto automobilio likutinę vertę, kadangi netiksliai įvertinus šiuos rodiklius, automobilio savininkas arba išmoką mokanti draudimo bendrovė gali patirti nuostolį.

Tiek vertinant automobilio remonto kaštus, tiek ir skaičiuojant jo likutinę vertę, neretai pasitaiko vertinimu nepatenkintų asmenų. Tokiu atveju dažnai ši konfliktą tenka spręsti remonto apimtims įvertinti pasamdant nepriklausomus ekspertus. Nepriklausomo eksperto ataskaita neturi būti šališka nė vienai iš suinteresuotų pusių. Esant didelėms žaloms, dažnai pirmiausia būna užsakomi nepriklausomi ekspertai, o tik tada su remonto įmone derinamos remonto apimtys arba su automobilio savininku svarstomas žalos atlyginimo klausimas dėl nepataisomai sugadintos transporto priemonės.

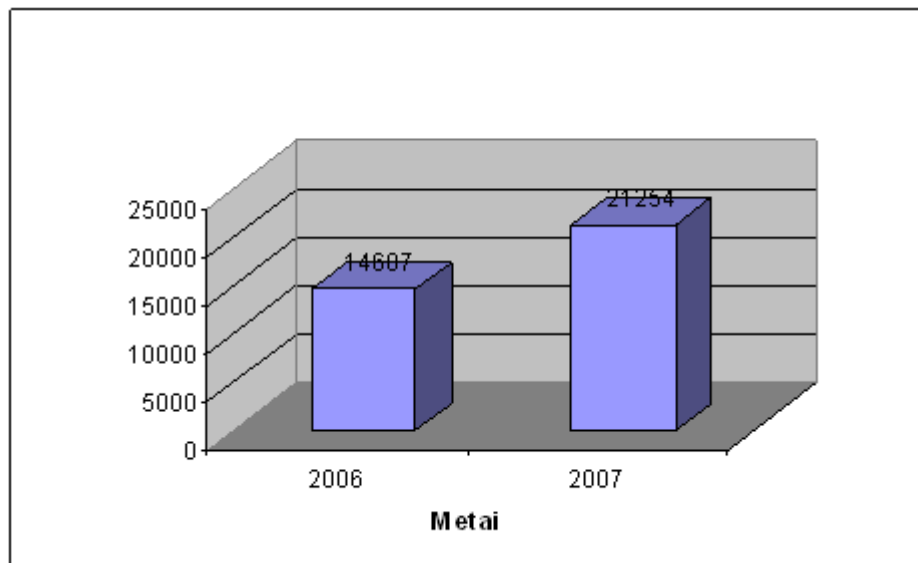
Sudaužyto eismo įvykyje automobilio savininkas turi žinoti, kad žala jam bus atlyginta tinkamai ir jis nepatirs dėl to papildomų finansinių nuostolių. Todėl svarbiausia yra tai, kad tiek automobilio remonto kaštai, tiek likutinės vertės skaičiavimas būtų įvertinti tiksliai, nesvarbu kas atliks automobilio vertinimą, ar draudimo bendrovių ar nepriklausomi ekspertai, ar remonto įmonės meistrai. Visiems turi galioti bendra, tiksli ir aiški vertinimo sistema arba kitaip tariant – transporto priemonių vertinimo metodika.

Šiame magistriniame darbe plačiau nagrinėsiu transporto priemonės likutinės vertės nustatymo metodiką. Vertinimo praktikoje pastebimi kartais per dideli transporto priemonės likutinės vertės nuokrypiai nuo realios jų vertės. Todėl darbe bus plačiau nagrinėjamos skaičiuojant likutinę vertę taikomos formulės, jose naudojami koeficientai ir apibrėžimai.

Pagrindinis tikslas – pasiūlyti vertinimo metodikos pakeitimus, kuriuos įdiegus, likutinės vertės apskaičiavimas taptų objektyvesnis ir geriau atitinkantis Lietuvos automobilių rinkos sąlygas.

1. Tyrimo objektas ir problemos aptarimas

Darbo pagrindinis tyrimo objektas yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir finansų ministro įsakymu 2000 m. balandžio 17 d. patvirtinta „Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija“. Nuolat tenkant susidurti su šia automobilių remontą bei vertinimą apibrėžiančia metodika, yra pastebima tam tikrų trūkumų. Pagrindinė to priežastis yra sparčiai tobulėjančios remonto technologijos, gausėjantis naujų automobilių parkas, gausėjantis gaminamų automobilių asortimentas su skirtingomis markėmis, modeliais, modifikacijomis. Nagrinėjamoje vertinimo metodikoje kai kurie apibrėžimai nėra tiksliai ir teisingai suformuluoti, pastebimos dviprasmybės. Taip pat labai pasikeitė Lietuvos automobilių parkas, sparčiai gausėja naujų automobilių, o dėl to keičiasi tiek nesugadintų, tiek ir sudaužytų automobilių rinka. Vis labiau tampa vertinami nauji ir apynaujai automobiliai, o senesni savo vertę praranda. Naujų automobilių pardavimo rodikliai 2006–2007 metais pateikti 1.1 paveiksle.



1.1 pav. Naujų lengvųjų automobilių pardavimas 2006–2007 metais

Automobilių rinka turi didelę įtaką skaičiuojant apgadinto automobilio rinkos ir likutines vertes. Draudimo bendrovei įvertinus automobilio rinkos kainą, jo likutinę vertę ir išmokėjus draudimo išmoką turto savininkui, susiduriama su reiškiniu, kad už apskaičiuotą likutinę vertę žmogus negali realizuoti sugadinto turto, todėl patiriamas nuostolis. Tai ypač skaudu eismo įvykyje nekaltiems, tačiau nukentėjusiems asmenims. Jeigu eismo įvykyje automobilis yra sudaužytas

nepataisomai, tokiu atveju automobilio savininkui pagal Lietuvoje galiojančius teisės aktus draudimo bendrovė išmoka tik piniginę išmoką, lygią skirtumui tarp automobilio rinkos ir likutinės verčių, o sudaužytas automobilis lieka savininkui. Savininkas yra priverstas pats rūpintis sugadinta transporto priemone, ieškoti pirkėjų, kadangi sudaužytas ir neremontuojamas automobilis, iš kurio liko tik laužo krūva, jam nereikalingas.

Draudimo bendrovė gali būti tik kaip pagalbininkė ieškant sudaužyto automobilio pirkėjo, tačiau ji to daryti Lietuvoje neprivalo. Būna atvejų, kuomet draudimo bendrovė, siekdama susimažinti sau nuostolį dėl žalos, pati ieško automobilio pirkėjo, stengdamasi nepataisomai sugadintą automobilį parduoti brangiau negu yra apskaičiuota. Tokiu atveju automobilio likutinė vertė laikoma konkreti to sugadinto automobilio pirkimo kaina ir pagal ją skaičiuojama draudimo išmoka. Šioje vietoje nieko nepraranda ir pats automobilio savininkas, kadangi jis tuomet žino, kad vieną dalį žalos jam atlygins draudimo bendrovė, kitą dalį – sudaužyto automobilio pirkėjas. Tokiu būdu savininkas atgauna visą sveiko automobilio rinkos vertę ir jam nereikia pačiam užsiimti sudaužyto automobilio pardavimu ar utilizavimu. Tokia žalos atlyginimo praktika taikoma ne visose draudimo bendrovėse. Draudimo bendrovė, stengdamasi kaip labiau padėti šiuo konkrečiu atveju, tikisi išsaugoti savo klientą, kad jis liktų patenkintas bendrovės darbu ir vėlesniu laiku taip pat draustųsi toje pačioje bendrovėje.

Tačiau Lietuvoje vis dar retai taikomas atvejis, kuomet draudimo bendrovė, esant neremontuojamam automobiliui, pati pasiima ir rūpinasi sudaužytu automobiliu, o nukentėjusiam asmeniui išmoka visą žalą dėl transporto priemonės sugadinimo. Toks žalos atlyginimas taikomas tik keliose Lietuvos draudimo bendrovėse ir tai ne visais atvejais. Tuo tarpu Vakarų Europos, Skandinavijos ir daugelyje kitų šalių jau seniausiais galioja tokia sistema. Tose šalyse veikia atskiros daužtus automobilius superkančios įmonės, kurios būna tiesiogiai pasirašiusios sutartis su draudimo bendrovėmis ir superka visus neberemontuojamus automobilius. Tuomet draudimo bendrovė transporto priemonės savininkui išmoka išmoką, kuri lygi nesugadinto automobilio rinkos vertei. Tokia tvarka šiose šalyse yra privaloma ir apibrėžta įstatymų.

Plačiau apie tokios likutinės vertės nustatymo ir žalos atlyginimo sistemos pritaikymą Lietuvoje bus aptarta vėlesniuose skyriuose.

2. Metodinė dalis

Vertinant transporto priemonės atstatomuosius kaštus būtina vadovautis Lietuvos Respublikoje galiojančiais teisės aktais.

2004 m. birželio 23 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintų „Eismo įvykio metu padarytos žalos nustatymo ir išmokos mokėjimo taisyklių“ 1 skyriaus 14 punktas nurodo, kad žalos dėl turto sunaikinimo dydis nustatomas pagal sunaikinto turto rinkos vertę iki sunaikinimo ir likutinę vertę po eismo įvykio. Turtas laikomas sunaikintu, kai jį remontuoti ekonomiškai netikslinga. Turtą remontuoti ekonomiškai netikslinga, jeigu būtinos remonto išlaidos yra lygios 75 procentams turto rinkos vertės iki eismo įvykio arba didesnės.

Lietuvoje visoms su automobilių vertinimu susijusioms pusėms galioja tie patys įstatyminiai aktai :

- LR Turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymas. 1999 gegužės 25 d. Nr. VIII – 1202, Vilnius;
- LR Susisiekimo Ministro ir LR Finansų ministro įsakymas „Dėl kelių transporto priemonių vertės nustatymo ir kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijos patvirtinimo“, 2000 m. balandžio 17 d. Nr. 120/2000 m. balandžio 14 d. Nr. 101, bei šiuo įsakymu patvirtinta „Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija“.

Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarka siekiama:

1. reglamentuoti vienodą visai Lietuvos Respublikai kelių transporto priemonių vertinimo procedūrą;
2. nustatyti transporto priemonių vertinimo atvejus;
3. sudaryti sąlygas objektyviai nustatyti transporto priemonių vertę nepriklausomai nuo jų nuosavybės formos.

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

Transporto priemonė yra vertinama kai:

1. ji apgadinta autoavarijoje, stichinės nelaimės metu arba kitais atvejais siekiant nustatyti padarytą žalą;
2. siekiant nustatyti, ar remonto darbai tiesiogiai susiję su transporto priemonės apgaditimais;
3. taikomas jos apmokestinimas ar draudimas;

4. vykdomi teismo, hipotekos teisėjo nutarimai dėl turto išieškojimo ar teisingo atlyginimo;
5. ji įkeičiama, ja laiduojama ar garantuojama;
6. taikomos įstatymo nustatytos bankroto procedūros;
7. pageidauja jos savininkas;
8. to reikalauja Lietuvos Respublikos įstatymai ar kiti teisės aktai.

Eismo įvykyje sugadintos transporto priemonės vertinimas dažniausiai atliekamas taikant 1, 2 ir 7 punktus.

Vertinant transporto priemones, kurių remontas ekonominiu požiūriu yra netikslus, patys svarbiausi yra du apibrėžimai: transporto priemonės vidutinė rinkos vertė ir transporto priemonės likutinė vertė.

Vertinamos 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.

Transporto priemonės likutinė vertė. Apgadintos transporto priemonės vertė, nustatyta vadovaujantis įteisinta skaičiavimo metodika arba statistiniais rinkos tyrimais.

Transporto priemonės vertinimo procesą, pagal jo poreikį, sąlygiškai galima būtų suskirstyti į dvi grupes: neutralų ir potencialiai konfliktinį.

Neutralusis. Šiuo atveju ekspertizė vykdoma įmonėms įsigyjant transporto priemones, draudimo proceso metu, deklaruojant turtą, pardavimo ar registravimo atveju ir pan. Pagrindinis to tikslas – išsiaiškinti realią automobilio vertę, įvertinant jo amžių, esamą būklę bei galimus defektus, įtakančius bendrą kainą. Šis vertinimas taip pat apima netvarkingai suremontuoto automobilio defektų įvertinimą, automobilio esamos įrangos nesutapimo su gamykline įranga vertinimą ir pan. Visais šiais atvejais vertintojo tikslas – pastebėti ir pažymėti visus neatitikimus ir defektus draudėjui, pirkėjui ar kitam interesantui. Šis vertinimas yra gan paprastas, nes jo metu reikalingos tik kvalifikuoto specialisto išvados, o ne ginčytino uždavinio sprendimas.

Potencialiai konfliktinis. Šiuo atveju paprastai egzistuoja konfliktinis faktorius, pvz. automobilis yra sudaužytas eismo įvykio metu. Tuomet ekspertizėje dalyvauja dvi suinteresuotos pusės, pvz. draudimo bendrovė, siekianti, kad jai patiriama žala būtų kuo mažesnė, ir kad vertinimas būtų atliktas kuo tiksliau, ir nukentėjusysis, taip pat siekiantis vertinimo tikslumo, bet kartu ir siekiantis iš viso to gauti kuo didesnę naudą. Abiejų šių pusių tikslai skirtingi ir natūralu, kad

kažkuri pusė laimi arba pralaimi. Šiuo atveju eksperto užduotis – kuo tikslesnis žalos įvertinimas, kad kiltų kuo mažiau ginčų. Pasitaiko atvejų, kad šis ginčas tarp automobilio savininko ir draudimo bendrovės ar kaltininko išsiplėtoja taip stipriai, kad yra pasiekiamas teismas.

Apgadintų ar sunaikintų automobilių vertinimą atlieka transporto priemonių vertintojas – tai 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. Vertintojo užduotis – žalos įvertinimas. Bet kokiomis sąlygomis prioritetai yra tie patys:

- 1) būti korektišku ir išklaudyti vertinimu suinteresuotų pusių problemas;
- 2) būti nešališku ir nerodyti palankumo vienam ar kitam asmeniui;
- 3) vertinimo rezultatas negali būti nauda bent vienai iš suinteresuotų pusių.

Vertinimo etapai yra šie:

- 1) techninės ir kitos dokumentacijos identifikavimas, charakteristikų atitikimo nustatymas;
- 2) išorinė transporto priemonės, jos mazgų, agregatų bei sistemų apžiūra;
- 3) variklio, transmisijos ir kitų pagrindinių agregatų darbingumo įvertinimas;
- 4) transporto priemonės atstatomosios remonto sąmatos sudarymas;
- 5) likutinės vertės nustatymas, įvertinant techninės ekspertizės metu gautus rezultatus;
- 6) išvadų apie transporto priemonės remonto kaštų ir transporto priemonės remonto tikslingumą pateikimas.

Transporto priemonės vertintojas pateikia tik vertimo proceso techninę dalį, t.y. atliktus skaičiavus. Tačiau šis pateiktas skaičiavimas ne visada apsprendžia žalos, kuri turi būti atlyginta nukentėjusiajam, dydį. Gali būti atvejų, kuomet automobilio vertė jo draudimo polise skiriasi nuo išvadose pateiktos vertės, ir tuomet išmoka mokama vadovaujantis atskiromis poliso sąlygomis. Taip pat žalos dydžiui įtakos gali turėti ir PVM dydžio taikymas, kadangi žalos atlyginimas, vadovaujantis 2004 m. birželio 23 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintomis „Eismo įvykio metu padarytos žalos nustatymo ir išmokos mokėjimo taisyklėmis“ gali būti atlyginamas tiek su PVM, jei asmuo savo turtą remontuoja, tiek be PVM, jeigu jis jo neremontuoja.

Todėl kiekviena situacija nagrinėjama atskirai, tačiau remiantis ekspertų pateiktomis išvadomis.

2.1. Transporto priemonių likutinės vertės nustatymo metodikos tvarka Lietuvoje

Šiuo metu Lietuvoje kelių transporto priemonių likutinė vertė skaičiuojama remiantis 2000 m. patvirtinta „Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija“. Metodika yra taikoma standartinės komplektacijos lengviesiems automobiliams, mažiems autobusams ir krovininiams automobiliams. Kitoms transporto priemonėms likutinė vertė nustatoma lyginamosios vertės metodu.

Apgadintos transporto priemonės likutinė vertė skaičiuojama nesugadintų pagrindinių jos dalių, kurias galima panaudoti (realizuoti), suminės vertės nustatymo principu.

Ji skaičiuojama pagal formulę:

$$V_L = \sum V_d \cdot K_S \cdot K_P \cdot K_R ; \quad (1)$$

čia: V_L – transporto priemonės likutinė vertė, Lt.;

$\sum V_d$ – nesugadintų dalių verčių suma, Lt.;

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.

Nesugadintos transporto priemonės dalies vertė apskaičiuojama pagal formulę:

$$V_d = V_v \cdot D / 100 ; \quad (2)$$

čia: V_d – transporto priemonės nesugadintos dalies vertė, Lt;

V_v – transporto priemonės vardinė rinkos vertė iki apgadinimo, Lt;

D – atskirų dalių (variklio, kėbulo ir kt.) vertės procentinė išraiška nuo visos transporto priemonės vertės. Šios procentinės išraiškos pateiktos B priede.

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

Iš dalies apgadinto kėbulo vertė nustatoma pagal formulę:

$$V_{dka} = V_{dk} \cdot \sum N / 100 ; \quad (3)$$

čia: V_{dka} – iš dalies apgadinto transporto priemonės kėbulo vertė, Lt;

V_{dk} – neapgadinto kėbulo vertė nustatyta pagal B priedo lentelę;

N – neapgadintos kėbulo dalies, kuri gali būti nuimta ir panaudota, vertės procentinė išraiška nuo visos kėbulo vertės. Ši procentinė išraiška parenkama pagal C priede pateiktą lentelę.

Automobilio apgadinimo laipsnis apskaičiuojamas pagal formulę:

$$A_L = (V_v - \sum V_d) / V_v ; \quad (4)$$

Priklausomai nuo apgadinimo laipsnio A_L parenkamas koregavimo koeficientas K_s pagal 2.1 lentelę.

2.1 lentelė. Apgadinimo laipsnio A_L ir koregavimo koeficiento K_s reikšmės

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

Priklausomai nuo automobilio populiarumo apgadintų automobilių rinkoje parenkamas koregavimo koeficientas $K_p = 0,7 \dots 1,0$.

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

Šios likutinė vertės skaičiavimo formulės bei lentelės yra pateiktos bendrąja forma. Skaičiavimas, pateikiant formules, yra reikalingas sudarant oficialią vertinimo ataskaitą, kurią atlieka atestuoti transporto priemonių vertinimo ekspertai. Tokia ataskaita gali būti pateikiama esant konkrečiam ginčui, kadangi matyti, kas ir pagal kokias formules yra apskaičiuota.

Tačiau dažniau likutinės vertės skaičiavimas atliekamas kompiuterizuotu būdu. Skaičiavimui supaprastinti, taip pat eksperto darbo patogumui bei spartumui šios skaičiavimo formulės gali būti

suvedamos į darbalaukį „Microsoft Excel“, kur reikia suvesti tik transporto priemonės vardinę vertę V_V , tinkamų realizuoti apgadintų automobilių rinkoje dalių kiekį, atskirų transporto priemonės agregatų apgadinimo koeficientus, pateiktus A priede, taip pat transporto priemonės populiarumo ir rizikos dėl neįvertintų gedimų koeficientus. Tuomet darbalaukiu „Microsoft Excel“ apskaičiuojama transporto priemonės likutinė vertė, priklausomai nuo suvestų duomenų. Svarbiausia, kad skaičiavimą atliekant „Microsoft Excel“ darbalaukiu, gaunamas toks pat rezultatas, kadangi visos likutinės vertės skaičiavimo formulės suvedamos, remiantis ta pačia likutinės vertės nustatymo metodika.

Likutinės vertės supaprastintą skaičiavimo būdą dažniausiai naudoja draudimo kompanijų žalų vertinimo ekspertai, kadangi jiems per dieną tenka nustatyti net po keletą automobilių likutinių verčių. Naudojant tokį supaprastintą skaičiavimo metodą, likutinę transporto priemonės vertę galima nustatyti daug greičiau. Įgudęs ekspertas, dažniausiai naudojamas A ir B prieduose pateiktus koeficientus atsimena mintinai, todėl likutinės vertės apskaičiavimas naudojant darbalaukį Excel užtrunka vos 1–2 min. Taip pat tokią skaičiavimo formą yra paprasčiau pateikti eismo įvykyje žalą patyrusiam automobilio savininkui, kadangi ji labiau suprantama ir labiau aiški nei ataskaitą pateikiant formulėmis.

Transporto priemonių likutinei vertei apskaičiuoti Lietuvoje „Microsoft Excel“ programos pagrindu yra sudaryta net keletas lentelių. Dažniausiai naudojamos iš jų pateiktos C.1 ir C.2 prieduose. Skirtingos lentelės yra sudarytos lengviesiems automobiliams su priekiniu, su galiniu ir su abiem varomaisiais tiltais, taip pat krovininiams automobiliams, mikroautobusams, motociklams ir kt. Esminis šių lentelių skirtumas – atskirų dalių (variklio, kėbulo ir kt.) vertės procentinė išraiška nuo visos transporto priemonės vertės, kurios pateiktos A priede.

Skaičiuojant transporto priemonės likutinę vertę būtina atsižvelgti į jos kėbulo bei transmisijos tipą, atskirų agregatų techninę būklę bei transporto priemonės populiarumą apgadintų automobilių rinkoje. Šie faktoriai turi pagrindinę įtaką transporto priemonės likutinei vertei.

3. Apžvelgtų informacijos šaltinių analizė

3.1. Transporto priemonių vertinimą nagrinėjančių magistrinių darbų apžvalga

Nagrinėjant su šiuo darbu susijusią literatūrą, buvo peržiūrėti 2003 metų Transporto inžinerijos magistrantų Arno Kemeklio bei Mindaugo Tamošausko baigiamieji darbai, kurių tema: „Autoavarijose sugadintų automobilių techninės ekspertizės tobulinimas“. Tokių darbų temos pavadinimas labai artimas mano nagrinėjamai temai. Tačiau peržvelgus minėtus magistrinius darbus, matoma, kad abu autoriai nagrinėja skirtingus transporto priemonių vertinimo aspektus.

Tiek Arno Kemeklio, tiek Mindaugo Tamošausko darbuose labiau gilinamasi į paties draudiminio įvykio žalos administravimo procedūrą bei skirtingų draudimo kompanijų remonto sąnaudų skaičiavimus. Darbai buvo parengti 2003 metais, kuomet pagrindinis remonto skaičiavimas remonto įmonėse bei draudimo bendrovėse buvo atliekamas iš lentelinių katalogų, o kompiuterizuotas remonto skaičiavimas buvo tik pradėtas taikyti, todėl autoriai daug dėmesio skiria modernioms remonto skaičiavimo programoms, tokioms kaip AUDATEX, EUROTAX, DAT analizuoti. Sudaromos ir analizuojamos palyginamosios sąmatos naudojant lentelinius darbų apimčių katalogus ir kompiuterines programas.

Šiuo metu remonto skaičiavimo programa AUDATEX yra labai plačiai naudojama tarp transporto priemonių vertintojų bei remonto įmonių. Tai ženkliai palengvina eksperto darbą, sumažina klaidų tikimybę, ir paspartina patį vertinimo procesą, kadangi programoje darbų normos reikalingos vienam ar kitam darbui atlikti nustatomos paties automobilio gamintojo.

Tačiau visur yra remiamasi 2000 m. „Transporto priemonių vertinimo instrukcija“. Nėra gilinamasi į pačią metodiką.

Arno Kemeklio bei Mindaugo Tamošausko darbuose galima rasti ir panašių problemų, pvz., jų darbuose iškelta problema dėl vidutinių remonto valandinių įkainių, remonto kalkuliacijų atitikimo. Iš dalies nagrinėjama pagrindinė problema – žalos transporto priemonei įvertinimo vienodumas, remonto kalkuliaciją sudarant nesvarbu, kuriam transporto priemonių vertintojui ar remonto įmonės darbuotojui. Mano darbe keliami tokie patys klausimai tik parodo, kad ši problema Lietuvoje egzistuoja jau ne vieneri metai.

Taip pat išanalizavus UAB „Regitra“ bei Lietuvos automobilių kelių direkcijos statistinius duomenis, išsiaiškintas registruojamų automobilių skaičiaus augimas bei gausėjantis eismo įvykių skaičius.

3.2. Užsienyje taikomų likutinių verčių nustatymo sistemų apžvalga

3.2.1. Transporto priemonės likutinės vertės nustatymas Lenkijoje skiriasi nuo Lietuvoje taikomos skaičiavimo metodikos.

Lenkijos valstybės ilgametė patirtis ir gausi automobilių rinka yra sukūrusi šiuolaikinius transporto priemonių likutinės vertės nustatymo būdus. Šiam tikslui naudojamos kompiuterinės sistemos ir internetas.

Lenkijos draudimo bendrovės, kiti transporto priemonių vertintojai bei naudotų ir sunaikintų automobilių prekyba užsiimančios įmonės bendradarbiauja tarpusavyje per interneto tinklą. Šiam tikslui naudojama moderni įmonės „AUTOonline“ internetinė svetainė www.autoonline.pl. Sistema sukuria naudotų ir daužtų transporto priemonių biržą.

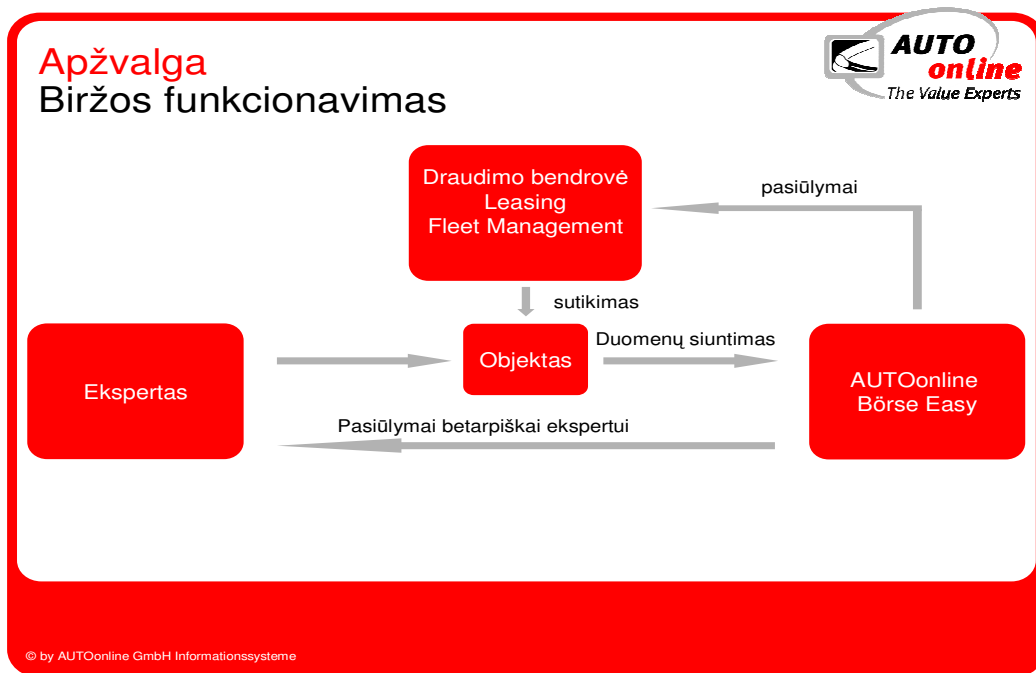
Internetinės svetainės veikimo principas pasireiškia tuo, kad draudimo bendrovės atstovas ar turto vertintojas patalpina į svetainę sugadintos/sunaikintos transporto priemonės fotonuotraukas su detalių aprašymu apie transporto priemonės būklę. Automobilių pirkėjai, peržiūrėję juos dominantį pasiūlymą, siūlo savo kainą, už kokią jie pirktų tą konkretų automobilį. Taip surenkami keli transporto priemonės likutinės vertės pasiūlymai, kuriais remdamasis ekspertas nustato transporto priemonės likutinę vertę.

Tokia likutinės vertės nustatymo metodika turi didelę naudą, kadangi iš pirkėjų pasiūlymų nustatoma tikroji konkrečios transporto priemonės likutinė vertė rinkoje. Tai reiškia, kad nesiremiama eksperto skaičiavimo metodika, ir nėra verčių skirtumo tarp apskaičiuotos ir tikrosios transporto priemonės likutinės vertės. Automobilio savininkas nepatiria materialinių nuostolių, kadangi jo apgadintas automobilis gali būti parduotas už konkrečią sumą. Susidariusį skirtumą tarp vardinės ir likutinės verčių, automobilio savininkas gauna iš draudimo bendrovės. Tokiu būdu savininkas atgauna visą neapgadintos transporto priemonės rinkos vertę.

„AUTOonline“ sistemos privalumai:

- galimas visiškai kompiuterizuotas transporto priemonių patalpinimas biržoje iš bet kurios informacinės sistemos Europoje; sugadintos transporto priemonės likutinės vertės nustatymas pasinaudojant „AUTOonline“ yra sudėtinė žalos sureguliojimo procedūros dalis;
- aiškus ir informatyvus likutinės vertės nustatymo procesas ;

- nėra išlaidų, susijusių su pardavimo organizavimu, pardavimo aikštelių paruošimu ir transporto priemonių transportavimu bei pastatymu;
- galimybė gauti geriausius pirkimo pasiūlymus;
- sugadintų transporto priemonių pardavimo sistemos sutvarkymas;
- galima kontroliuoti žalos dokumentacijos kokybę (sugadinimų aprašymas, nuotraukos);
- patikrinama ekspertų, technikų ir vadybininkų darbo kokybė;
- sumažėja nepatenkintų klientų;
- sumažėja teismo ginčų, taip pat mažėja teismo išlaidos;
- sumažėja žalos sureguliojimo procedūros laikas;



3.1 pav. „AUTOonline“ sistema Lenkijoje

3.2.2. Transporto priemonės likutinės vertės skaičiavimas Rusijoje Federacijoje yra labiau detalus, skaičiavimo metodikoje yra įtraukiama kuo daugiau kriterijų, taip siekiant privesti prie kuo tikslesnio likutinės vertės nustatymo. Tačiau dėl daugybės skaičiavimo kriterijų, ši metodika yra labiau teorinė, nei taikoma praktikoje.

Transporto priemonės likutinė vertė (C_{lik}) Rusijoje nustatoma pagal sekančią formulę:

$$C_{lik} = \left\{ C_{lik}^{baz} + \sum_{i=1}^n C_i^a + \left(\frac{N_{TP} - N_i^a}{100} \right) - \sum_{l=1}^w \left[C_l^{CH} * \left(1 - \frac{N_{TP}}{100} \right) + S_l^{mont} \right] + \sum_{t=1}^S (C_t^{sumont} + S_t^{ir}) * \left(1 - \frac{N_t^{sumont}}{100} \right) - \sum_t^S C_t^{az} * \left(1 - \frac{N_{TP}}{100} \right) \right\} * \left(1 - \frac{M_{TP}}{100} \right) + \sum_{j=1}^m C_j^{pap} * \left(1 - \frac{N_j^{pap}}{100} \right) - C_{ed};$$

(5).

čia: C_{lik}^{baz} – neiškomplektuotos, pilnai darbui paruoštos transporto priemonės likutinė vertė, kurioje nebuvo agregatų ir įrangos pakeitimų;

n – bazinės komplektacijos transporto priemonės agregatų (mazgų, sistemų, mechanizmų) kiekis, kuriai buvo pakeisti į analogiškus vertinimo dienai;

C_i^a – bazinės komplektacijos transporto priemonės, naujo i -tojo agregato (mazgo, sistemos, mechanizmo), sumontuoto keičiant analogišką agregatą, vertė, tūkst. rub.;

N_{TP} – transporto priemonės fizinis nusidėvėjimas vertinimo dieną, %;

N_i^a – bazinės komplektacijos transporto priemonės, i -tojo agregato (mazgo, sistemos, mechanizmo), sumontuoto keičiant analogišką agregatą, fizinis nusidėvėjimas, %;

w – bazinės komplektacijos transporto priemonės bendras trūkstamų agregatų (mazgų, sistemų, mechanizmų) kiekis vertinimo dieną, išskyrus tuos, kurie jau buvo pakeisti;

C_l^{CH} – bazinės komplektacijos transporto priemonės, naujo l -tojo agregato (mazgo, sistemos, mechanizmo), nebuvusio transporto priemonėje jos vertinimo dieną, vertė, tūkst. rub.;

S_l^{mont} – bazinės komplektacijos transporto priemonės, l -tojo agregato (mazgo, sistemos, mechanizmo) montavimo sąnaudos, vertinimo dieną, tūkst. rub.;

S – papildomai sumontuotos įrangos kiekis, vertinimo dieną, vnt.;

C_t^{sumont} – papildomai sumontuotos naujos “ t ” įrangos vertė, vertinimo diena, tūkst. rub.;

S_t^{ir} – papildomai sumontuotos naujos “ t ” įrangos įrengimo sąnaudos, vertinimo dieną, tūkst. rub.;

N_t^{sumont} – papildomai sumontuotos naujos “ t ” įrangos fizinis nusidėvėjimas, vertinimo dieną, %;

C_t^{az} – papildomo įrengimo, reikalingo montuojant “ t ” įrangą vertė, vertinimo dieną, tūkst. rub.;

M_{TP} – moralinis transporto priemonės nusidėvėjimas, vertinimo dieną, %;

m – transporto priemonės įrangos kiekis, kuri buvo keičiama, keičiant papildomą įrangą, bet nekeičiant agregatų (mazgų, sistemų, mechanizmų), vertinimo dieną, vnt.;

C_j^{pap} – papildomai sumontuotos naujos “ j ” įrangos vertė, keičiant papildomą įrangą, bet nekeičiant agregatų (mazgų, sistemų, mechanizmų), papildomai skaičiuojant šios įrangos montavimo sąnaudas, vertinimo dieną, tūkst. rub.;

N_j^{pap} – papildomai sumontuotos naujos “ j ” įrangos, keičiant papildomą įrangą, bet nekeičiant agregatų (mazgų, sistemų, mechanizmų), papildomai skaičiuojant šios įrangos montavimo sąnaudas, fizinis nusidėvėjimas, vertinimo dieną, %;

C_{ed} – eksploatacijos defektų pašalinimo vertė, vertinimo dieną, tūkst. rub.;

Transporto priemonės likutinės vertės nustatymo Rusijoje metodikoje yra numatyta, kad transporto priemonės likutinė vertė (C_{lik}) negali būti mažesnė, negu tos pačios transporto priemonės utilizavimo vertė.

3.2.3. Transporto priemonės likutinė vertė Ukrainoje nustatoma taikant šalies regiono vertinimo koeficientą. Transporto priemonės likutinė vertė ($C_{lik.v}$) skaičiuojama sekančiai:

$$C_{lik.v} = C_{lik} * K * (1 \pm P_c / 100) \pm C_{pap} \quad (6)$$

čia: C_{lik} – transporto priemonės likutinė vertė, nustatoma, atsižvelgiant į transporto priemonės eksploatacijos laiką bei pravažiuotą kilometrą;

P_c – vertės didinimo (mažinimo) procentas, priklausomai nuo transporto priemonės techninės priežiūros, saugojimo ir eksploatavimo sąlygų;

C_{pap} – transporto priemonės papildomos vertės įvertinimas, priklausomai nuo komplektacijos, avarijos sugadinimų ar detalių atnaujinimo;

K – regioninis korekcijos koeficientas.

Skirtingiems Ukrainos regionams taikomi skirtingi regionų korekcijos koeficientai K :

- vakarų regionams – 0,9;
- centriniams regionams – 1,0;
- rytiniams regionams – 1,1.

Galimas transporto priemonės likutinės vertės koregavimas priklausomai ridos skirtumų pateiktas 3.2.3 lentelėje.

3.1 lentelė. Lengvojo automobilio likutinės vertės koregavimo procento kitimas dėl tikrosios ridos nukrypimo nuo statistinės ridos

Ridos skirtumas, km.	Variklio darbinis tūris, l											
	<1.0		<1.3		<1.6 <1.6 D		<1.9 <1.9 D		<2.2 <2.3 D		<2.5 <2.5 D	
	- %	+ %	- %	+ %	- %	+ %	- %	+ %	- %	+ %	- %	+ %
6000	4,5	4,0	3,5	3,0	3,0	2,5	2,5	2,0	2,0	1,5	1,5	1,0
12 000	9,0	8,0	8,0	6,0	6,0	5,5	5,5	4,0	4,0	3,0	3,0	2,0
18 000	14,0	11,0	11,0	9,5	9,5	7,5	7,5	6,0	6,0	4,5	4,5	3,5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
102 000									30,0	24,0	24,0	19,0
108 000											25,0	20,0
114 000											26,0	21,0
120 000											27,0	22,0

Pastaba: D – dyzeliniai varikliai.

3.2.4. Apžvelgus užsienio valstybėse taikomas likutinės vertės nustatymo metodikas matyti, kad objektyviausiai ir tiksliausiai transporto priemonės likutinė vertė nustatoma Lenkijoje. Šioje šalyje likutinę vertę sudaro konkretaus pirkimo pasiūlymo vertė, o tai reiškia, kad nukentėjusi šalis nepraranda savo pinigų dalies, kadangi žino, jog sugadintas automobilis turi pirkėją ir jis tikrai bus nupirktas už konkrečią sumą. Panašiu modeliu, nustatant transporto priemonės likutinę vertę naudojasi ir Vokietijos draudimo bendrovių ekspertai. Šioje šalyje yra išsiunčiamas pasiūlymas dėl apgadinto automobilio pirkimo į keletą automobilių laužynų ar kitų šia veikla užsiimančių įmonių, ir transporto priemonės likutinė vertė nustatoma išvedus vidurkį iš visų į šį pasiūlymą gautų atsakymų.

Tuo tarpu išnagrinėjus kelių transporto priemonių vertinimo metodikas, taikomas Rusijos Federacijoje, Baltarusijoje bei Ukrainoje, matome kiek kitokią situaciją. Šiose šalyse, kaip ir Lietuvoje, visas transporto priemonės vertinimas, o kartu ir likutinės vertės nustatymas yra atliekami naudojant specialias skaičiavimo formules. Rusijos Federacijoje taikomoje metodikoje šios formulės yra tiek sudėtingos, kad yra sunku suprasti, kas konkrečiai vienu ar kitu koeficientu yra įvertinama. Skaičiuojant transporto priemonės likutinę vertę pagal tokias sudėtingas formules, vargu ar galima gauti tikslų, tikrąją likutinę vertę atitinkantį rezultatą. Dėl galimų skaičiavimo netikslumų, likutinės vertės nustatymo formulė Rusijos Federacijoje yra daugiau teorinė, nei naudojama praktikoje.

Ukrainoje likutinės vertės skaičiavimo formulė yra gerokai paprastesnė. Skaičiavimui reikia įvertinti mažiau kriterijų, dėl to ir mažesnė galimybė atsirasti skaičiavimo netikslumams. Įdomus, o kartu ir naudingas dalykas didelę teritoriją užimančiai valstybei yra tas, kad skaičiavimuose atskirais koeficientais yra vertinama transporto priemonės naudojimo sritis, pvz. rytinė, vakarinė ir centrinė šalies dalis. Šis kriterijus Ukrainoje yra vertinamas dėl skirtingos atskirų sričių kelių būklės, o taip pat ir skirtingų klimatinio transporto priemonės eksploatavimo sąlygų.

4. Transporto priemonių likutinės vertės nustatymo lyginamasis įvertinimas

4.1. Įvertinimo tikslas

Atliekamo tyrimo tikslas yra apklausti Lietuvos rinkoje veikiančias daužtų automobilių supirkimo įmones dėl konkrečių sudaužytų ir neberemontuojamų automobilių pirkimo kainos; gautus pasiūlymus palyginti tarpusavyje bei su transporto priemonių vertintojų apskaičiuotomis likutinėmis vertėmis, apskaičiuotomis pagal „Kelių transporto priemonių vertinimo instrukciją“. Gautus rezultatus susisteminti, paruošti išvadas bei siūlymus vertinimo instrukcijos atskiriems koeficientams koreguoti.

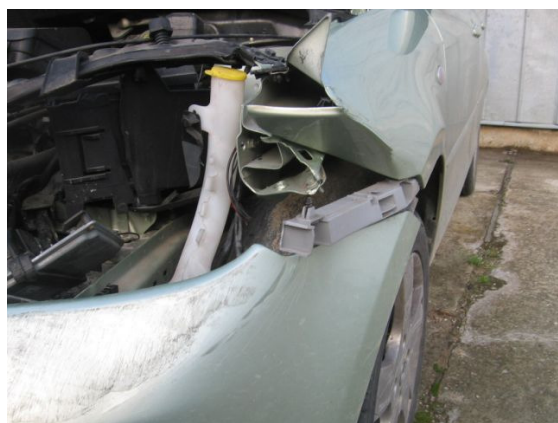
Atsižvelgiant į konkretaus automobilio apskaičiuotos likutinės vertės skirtumą nuo vertės rinkoje, pasiūlyti reikiamą automobilio populiarumo koeficientą, taip apskaičiuotą automobilio likutinę vertę priartinant prie jo tikrosios rinkos vertės.

4.2. Įvertinimo eiga

Tyrimui pasirinkti 2 skirtingų modelių ir skirtingų pagaminimo metų automobiliai. Pirmasis – 2006 m. automobilis *Mazda 2* (4.1 pav.). Vertinimo ekspertų apskaičiuota šio automobilio likutinė vertė yra 10.865,00 Lt. Likutinės vertės skaičiavimas pateiktas 4.1 lentelėje.

Antrasis – 1998 m. gamybos *VW Passat Variant*, kurio likutinė vertė ekspertų įvertinta 4.446,00 Lt. Šio automobilio likutinės vertės skaičiavimas pateiktas 4.2 lentelėje.

Naudojant šiuos automobilius buvo apklausiami atskiri automobilių laužynai, kitos daužtų automobilių supirkimu užsiimančios įmonės ir privatūs asmenys. Tyrimo metu buvo inscenizuojamas realus pardavimo pasiūlymas, taip tikintis gauti informaciją, kokia pinigų suma bus pasiūlyta už vieną ir kitą automobilį. Tyrimui buvo apklausiama daugiau kaip dešimt automobilių laužynų, tačiau maždaug tik pusė jų pateikė realius pasiūlymus.



4.1 pav. 2006 m. gamybos *Mazda 2*

4.1 lentelė. Automobilio *Mazda 2* likutinės vertės skaičiavimas

IŠVADA APIE TRANSPORTO PRIEMONĖS LIKUTINĘ VERTE

pagal transporto priemonės apžiūros protokolą Nr.

Duomenys apie transporto priemonę:

Transporto priemonė:	MAZDA 2		Valst. Nr.		
Važiuklės, kėbulo Nr.	JMZNC2WPJN6.....		Gamybos metai		2006
Variklio Nr.		Darbinis tūris cm ³	1388	Spalva	ŽALIA
Savininkas					

Likutinės vertės skaičiavimas:

1. Vardinė transporto priemonės vertė -	Vv =	32.340	Lt
---	-------------	---------------	-----------

2. Tinkami realizuoti transporto priemonės agregatai ir jų vertė.

Agregatyvas, dalis	Kiekis	% - nė dalis nuo Vv	Agregatyvo dalies vertė Vd, Lt
Kėbulas: (50% automobilio vertės)		16,25	5.255
priekinis arba galinis bamperis	1	2	
priekinis žibintas	0	0	
radiatoriaus grotelės	0	0	
posūkio žibintas	0	0	
nuimamas sparnas	1	2,5	
variklio gaubtas	0	0	
priekinis stiklas	1	2	
durys	4	18	
galinis stiklas	1	1	
bagažinės dangtis	1	3	
galinis žibintas	4	4	
Variklis su įranga		20	6.468
Pavarų blokas		10	3.234
Priekinis tiltas		5	1.617
Galinė pakaba		3	970
Likusios dalys		5	1.617
		Tarpinė vertė Vtr =	19.161

3. Automobilio apgadavimo laipsnis:	(Vv - Vtr):Vv =	0,41	
Apgadinimo laipsnio pataisos koeficientas Ka =	0,7		

4. Papildomi pataisos koeficientai:

4.1. Transporto priemonės populiarumo Kp =	0,9
4.2. Rizikos dėl neįvertintų gedimų Kr	0,9

Transporto priemonės likutinė vertė:	10.865	Lt
Skirtumas tarp vardinės ir likutinės verčių:	21.475	Lt

Kitose nuotraukose pateikiamas kitas tyrimui pasirinktas automobilis VW Pasat *Variant*, 1999 m. gamybos su automatine pavarų dėže.



4.2 pav. 1999 m. gamybos VW *Passat Variant*

4.2 lentelė. Automobilio VW Passat Variant likutinės vertės skaičiavimas

IŠVADA APIE TRANSPORTO PRIEMONĖS LIKUTINĘ VERTE

pagal transporto priemonės apžiūros protokolą Nr.

Duomenys apie transporto priemonę:

Transporto priemonė:	VW Passat		Valst. Nr.	
Važiuklės, kėbulo Nr.	WVWZZZ3BZ.....		Gamybos metai	1999
Variklio Nr.		Darbinis tūris cm ³	1896	Spalva
Savininkas				Pilka

Likutinės vertės skaičiavimas:

1. Vardinė transporto priemonės vertė -	Vv =	17500,00	Lt
---	------	----------	----

2. Tinkami realizuoti transporto priemonės agregatai ir jų vertė.

Agregatyvas, dalis	Kiekis	% - nė dalis nuo Vv	Agregatyvo dalies vertė Vd, Lt
Kėbulas: (50% automobilio vertės)		5,75	1.006
priekinis arba galinis bamperis	1	2	
priekinis žibintas	1	2	
radiatoriaus grotelės	1	1	
posūkio žibintas	1	0,5	
nuimamas sparnas	0	0	
variklio gaubtas	0	0	
priekinis stiklas	0	0	
durys	0	0	
galinis stiklas	1	1	
bagazinės dangtis	1	3	
galinis žibintas	2	2	
Variklis su įranga		22	3.850
Pavarų blokas		10	1.750
Priekinis tiltas		3	525
Galinė pakaba		3	525
Likusios dalys		4	700
		Tarpinė vertė Vtr =	8.356

3. Automobilio apgadinimo laipsnis:	(Vv - Vtr):Vv =	0,52	
Apgadinimo laipsnio pataisos koeficientas Ka =	0,7		

4. Papildomi pataisos koeficientai:

4.1. Transporto priemonės populiarumo Kp =	0,95
4.2. Rizikos dėl neįvertintų gedimų Kr =	0,8

Transporto priemonės likutinė vertė:	4.446	Lt
Skirtumas tarp vardinės ir likutinės verčių:	13.054	Lt

4.3. Lyginamojo įvertinimo rezultatai

4.3.1. Tyrimo metu buvo surinkta po penkis realius pasiūlymus dėl apgadintų automobilių *Mazda 2* ir *VW Passat* pirkimo. Apgadintų automobilių supirkimo įmonėms nebuvo pateikta nei apskaičiuota šių automobilių rinkos vertė, nei likutinė vertė. Taip pat nebuvo užsimenama ir norima gauti pinigų suma, nors tokių klausimų būta. Apklausoje dalyvavusioms įmonėms buvo pateikiama tik apgadintų automobilių fotonuotraukos, trumpai parašant konkretaus automobilio pagaminimo metus, variklio darbinį tūrį bei degalų tipą. Tokiu būdu buvo siekiama gauti kuo objektyvesnį pasiūlymą už kiekvieną automobilį.

Automobilių *Mazda 2* ir *VW Passat* apskaičiuotų likutinių verčių bei gautų rinkoje pasiūlymų duomenys pateikti 4.3 lentelėje. Taip pat buvo apskaičiuoti gautų pasiūlymų sumų vidurkiai, kurie yra lyginami su apskaičiuotomis transporto priemonių likutinėmis vertėmis.

Matome, kad už automobilį *VW Passat* vidutiniškai buvo siūlyta 456,00 Lt daugiau nei apskaičiuota, o už automobilį *Mazda 2* – 2.352,00 Lt mažiau.

4.3 lentelė. Siūlomos rinkos vertės už *VW Passat* bei *Mazda 2*

		VW Passat Variant 1999 m.	Mazda 2 2006 m.
	Rinkos kaina	17.500,00 Lt	24.860,00 Lt
	Likutinė apskaičiuota	4.445,00 Lt	10.865,00 Lt
	Siūlomos vertės rinkoje		
		4.000,00 Lt	8.000,00 Lt
		4.500,00 Lt	8.500,00 Lt
		4.200,00 Lt	9.450,00 Lt
		6.905,00 Lt	8.100,00 Lt
	Vidurkis	4.901 Lt	8.513 Lt
	Skirtumas	456,00 Lt	-2.352,50 Lt
Skaičiuojant pasirinktas TP populiarumo koeficientas		0,95	0,9
Koreguotas populiarumo koeficientas		1	0,7

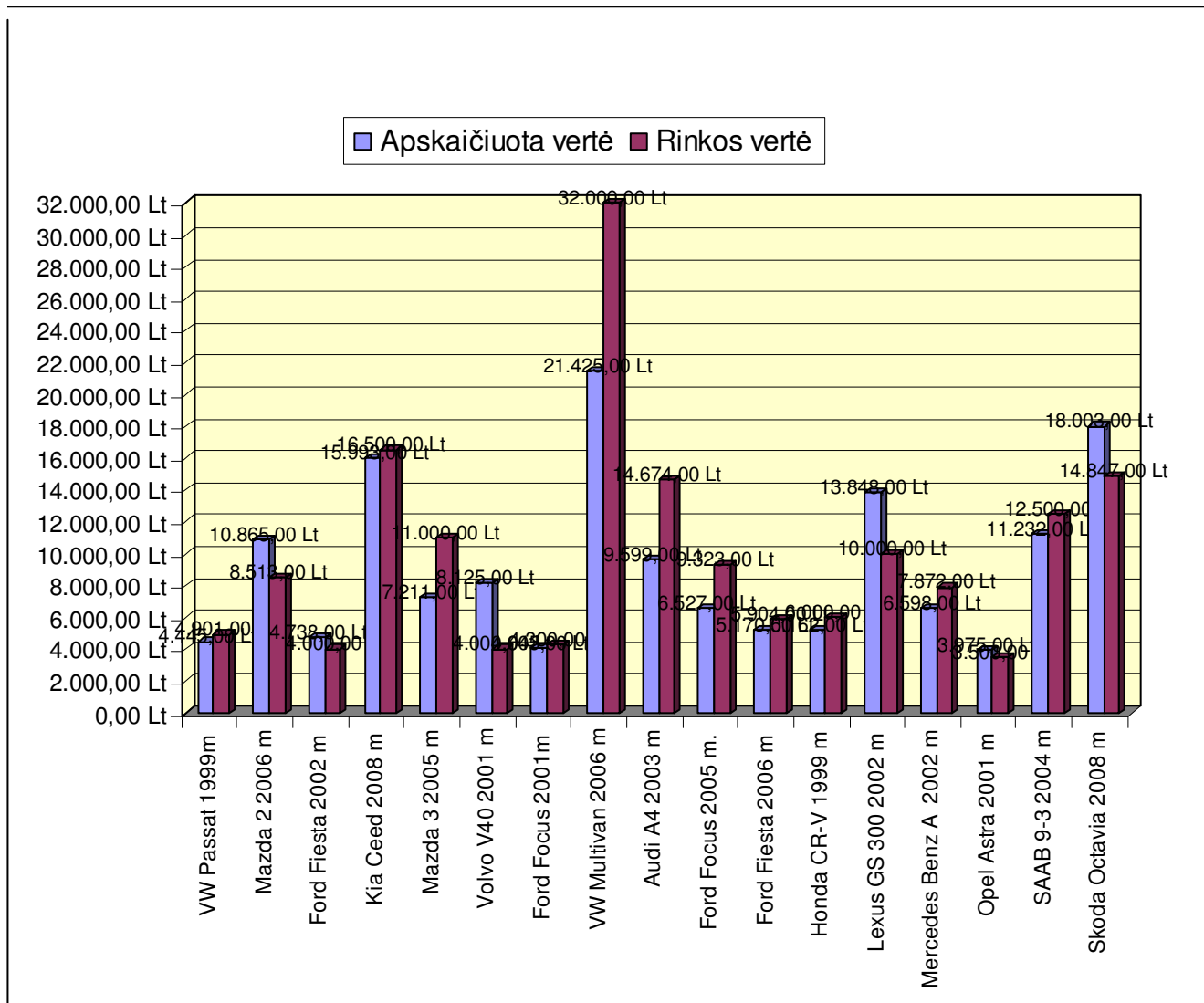
4.3.2. Vertinant automobilių likutines vertes, buvo taip pat renkami duomenys ir apie kitus sudaužytus automobilius, kurių likučiai vėliau buvo realizuojami konkrečioms pirkėjams. Daugiausia tokių automobilių buvo tų, kurie yra ne senesni nei 5 metų ir pakankamai paklausūs daužtų automobilių rinkoje.

Surinkti duomenys pateikiami 4.4. lentelėje. Šioje lentelėje taip pat įtraukti ir prieš tai išanalizuoti *VW Passat* ir *Mazda 2* automobiliai, kadangi jie yra bendro tyrimo dalis.

4.4 lentelė. Apskaičiuotos ir rinkoje pasiūlytos automobilių likutinė vertė

	Apskaičiuota likutinė vertė, Lt.	Nupirhta rinkoje už, Lt.
<i>VW Passat</i> 1999m	4.445,00	4.901,00
<i>Mazda 2</i> 2006 m	10.865,00	8.513,00
Ford Fiesta 2002 m	4.738,00	4.000,00
Kia Ceed 2008 m	15.993,00	16.500,00
Mazda 3 2005 m	7.211,00	11.000,00
Volvo V40 2001 m	8.125,00	4.000,00
Ford Focus 2004 m	4.045,00	4.300,00
VW Multivan 2006 m	21.425,00	32.000,00
Audi A4 2003 m	9.599,00	14.674,00
Ford Focus 2005 m.	6.527,00	9.323,00
Ford Fiesta 2006 m	5.170,00	5.904,00
Honda CR-V 1999 m	5.162,00	6.000,00
Lexus GS 300 2002 m	13.848,00	10.000,00
Mercedes Benz A 2002 m	6.598,00	7.872,00
Opel Astra 2001 m	3.975,00	3.500,00
SAAB 9-3 2004 m	11.232,00	12.500,00
Škoda Octavia 2008 m	18.003,00	14.847,00

Grafiškai šie duomenys pateikti 4.3 pav.



4.3 pav. Apskaičiuotų ir rinkos likutinių verčių palyginimas

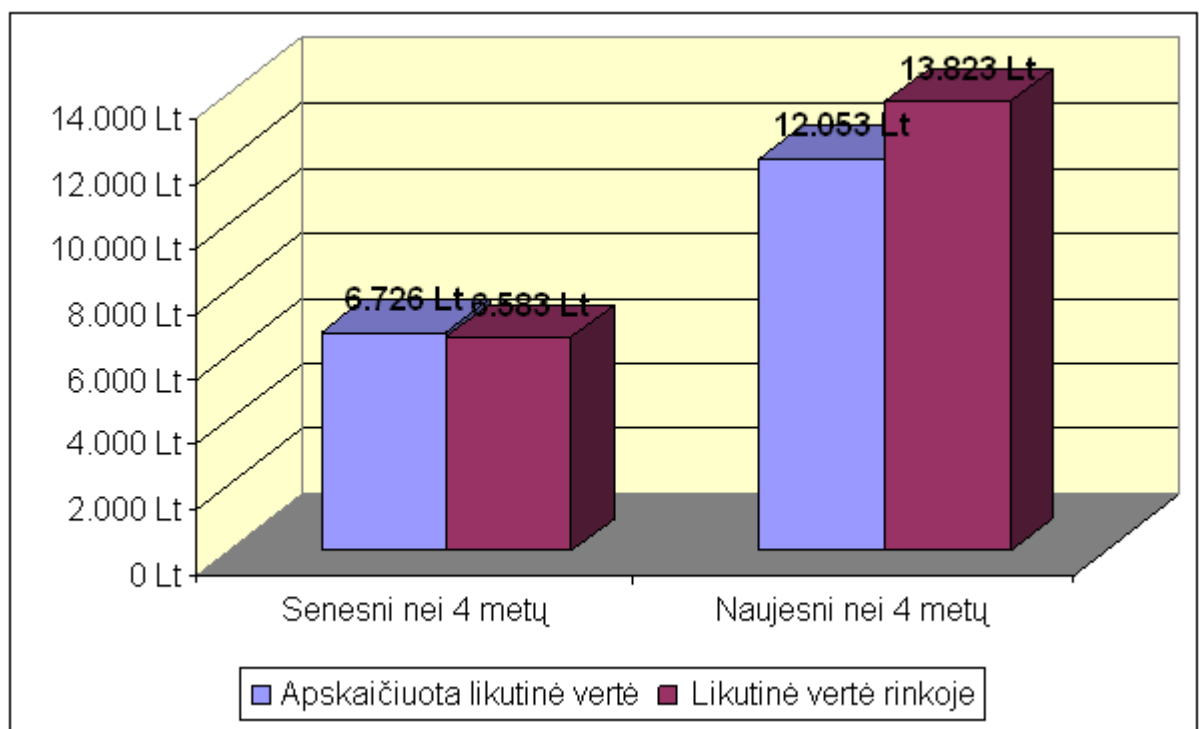
Iš 4.3 paveiksle pateiktų diagramų matyti, kad apskaičiuotų ir rinkoje realizuotų automobilių likutinių verčių skirtumai yra labai nepastovūs ir kinta priklausomai nuo kiekvieno konkretaus automobilio. Vienuolika iš septyniolikos apgadintų automobilių rinkoje buvo nupirkta brangiau, negu jų vertė buvo apskaičiuota transporto priemonių vertinimo ekspertų. Tai būtų automobiliai *VW Passat*, *Kia Ceed*, *Mazda 3*, *Ford Focus*, *VW Multivan*, *Audi A4*, *Ford Fiesta*, *Honda CR-V*, *Mercedes-Benz A* klasė bei *Saab 9-3*. Kaip pastebime, didžioji dauguma šių automobilių yra apynaujai ir jie yra pakankamai paklausūs apgadintų automobilių rinkoje.

Priešinga situacija su automobiliais *Mazda 2*, *Ford Fiesta* 2002 m., *Lexus GS 300*, *Volvo V40* bei *Škoda Octavia*. Šie automobiliai rinkoje buvo realizuoti už mažesnę vertę, tačiau pastebėtina, kad

šie automobiliai yra truputį senesni arba ne tokie populiariūs. Tokie automobilių modeliai kaip *Lexus GS 300* bei *Škoda Octavia* lyg ir būtų pakankamai populiariūs, tačiau šiame tyrime parinkti konkretūs automobiliai pasižymėjo tuo, kad *Lexus GS 300* yra labai brangios reikalingos keisti detalės, o automobilis jau septynių metų senumo, dėl ko jį atstatinėti tokiais brangiais kaštais netikslinga. *Škoda Octavia* automobilis yra visiškai apynaujis, tačiau gana stipriai deformuota automobilio priekinė kairė pusė ir visiškai išlaužta automobilio priekinė važiuoklė. Dėl tokių sugadinimų yra labai didelė rizika, kad gali būti sugadintas variklis bei pavarų dėžė, todėl šis automobilis rinkoje buvo nupirktas taip pat mažesne suma, negu įvertinta ekspertų.

4.4 paveiksle pateiktos vidutinės apskaičiuotos ir tikrosios rinkos vertės atskirai automobilių, senesnių nei 4 metų amžiaus ir naujesnių nei 4 metų amžiaus. Kaip matome, tyrime dalyvavę senesni nei 4 metų automobiliai rinkoje vidutiniškai yra vertinami 143 Lt mažiau nei apskaičiuotoji jų likutinė vertė. Tai yra nežymus skirtumas, tačiau bendroji tendencija yra ta, kad kuo senesnis automobilis, tuo jis rinkoje yra mažiau paklausus, mažesnis jo populiarumas ir yra vertinamas mažesne pinigų suma.

Naujesni nei 4 metų tyrime dalyvavę automobiliai rinkoje vidutiniškai yra vertinami 1770 Lt didesne suma, nei apskaičiuotoji likutinė vertė. Tai yra dėl to, kad tokius automobilius yra lengviau realizuoti, paklausesnės ir jų detalės.



4.4 pav. Senesnių ir naujesnių kaip 4 metų automobilių vidutinės likutinės vertės

4.4. Lyginamojo įvertinimo išvados

Atlikus tyrimą matyti, kad Lietuvos įmonėse, kurios superka apgadintus automobilius, o tuo pačiu ir visoje daužtų automobilių rinkoje vienos markės ir modelio automobiliai yra labiau paklausūs už kitus. Taip pat automobilių vertinimo ekspertų apskaičiuota automobilio likutinė vertė ne visuomet atitinka automobilio realios kainos rinkoje. Už tą patį automobilį vienoje įmonėje siūloma didesnė pinigų suma, kitose mažesnė. Kadangi Lietuvoje nėra bendros daužtų automobilių supirkimo ir realizavimo sistemos, tam sukurto atskiro tinklo ar biržos, todėl dėl konkretaus automobilio likučio reikia atskirai tartis ir derėtis su kiekviena įmone. Tai sukelia papildomų sunkumų ir laiko sąnaudų pačiam transporto priemonės savininkui, o toks skambinėjimo ir ieškojimo būdas yra nepraktiškas.

Kita problema yra ta, kad daugelis Lietuvoje veikiančių automobilių laužynų patys neatlieka automobilių vertinimo. Tokiuose laužynuose pirmiausia yra klausiama, kiek už konkretų automobilį yra norima gauti, o tik tada svarstoma, ar jie gali tokią sumą pasiūlyti, ar ne. Todėl atliekant šį tyrimą, tokios įmonės nedavė jokių rezultatų, kadangi jos negali pasiūlyti vienokio ar kitokio transporto priemonės įvertinimo.

Tyrimas parodė, kad automobiliai, kurie yra pakankamai seni, nepopuliarūs ir visiškai nepaklausūs daužtų automobilių rinkoje, vertinami mažesnėmis pinigų sumomis nuo apskaičiuotų. Remiantis vertinimo metodika, vertintojai teisingai įvertina automobilio sugadinimo pobūdį, tačiau pasirodo, kad toks automobilis nieko nedomina ir jo likutis yra menkavertis. Tuomet kyla natūralus automobilio savininko nepasitenkinimas vertintojų darbu, nors vertintojai viską būna apskaičiavę teisingai pagal galiojančias taisykles. Tokia situacija pastebėtina su *Volvo*, *Ford* bei kitais senesniais automobiliais.

Priešinga situacija yra su tiek daužtų, tiek sveikų automobilių rinkose populiariais automobilių modeliais. Ypač jei sudaužytas automobilis yra apynaujis, kurio amžius iki 4 metų. Dažniausiai už tokius sudaužytus automobilius rinkoje siūloma nuo vieno iki kelių tūkstančių litų daugiau, negu jo likutis būna įvertintas ekspertų pagal kelių transporto priemonių vertinimo metodiką. Tokiu atveju automobilio savininkas gali parduoti savo automobilio likutį brangiau, nei tai įvertina ekspertai. Tokios tendencijos pasireiškia *Subaru*, *Mazda* ir kitiems automobiliams.

Apynaujai automobiliai populiarius dėl to, kad juos labai dažnai apsimoka prikelti antrajam gyvenimui ir sutvarkytą automobilį vėl parduoti, iš viso to užsidirbant nuo kelių iki keliolikos tūkstančių litų. Pastaruoju metu dažna situacija, kad stipriau apgadintas apynaujis automobilis tampa neberemontuojamas. Tai būna todėl, kad apynaujai automobiliai dažniausiai būna remontuojami

oficialiuose automobilių markės atstovų servisuose. Čia pagrindinį vaidmenį suvaidina reikalingų keisti detalių kainos. Oficialaus atstovo servisui įvertinus automobilio remontą su naujomis originaliomis detalių kainomis, labai dažnai būna daroma išvada, kad automobilio remontas ekonominiu požiūriu yra netikslingas.

Tuo tarpu trečiosios šalies įmonėms ar asmenims, kurie užsiima automobilių remontu, tą patį sudaužytą automobilį prikelti antrajam gyvenimui yra ne tai, kad netikslinga, o netgi pelninga. Pagrindinė to priežastis yra jau minėtos detalių kainos, kadangi tų pačių kelių metų senumo automobilių naudotų detalių kainos yra kelis kartus pigesnės už oficialių atstovų parduodamų naujų originalių detalių kainas. Pavyzdžiui, naudotas automobilio žibintas gali kainuoti 300–500 Lt, kuomet toks pat tik naujas – 1000–2000 Lt. Sudėtingesni agregatai, tokie kaip vairo kolonėlės, degalų siurbliai, greičių dėžės ar autonominiai šildytuvai, naudoti ar perkant iš trečiųjų šalių, gali būti net gerokai pigesni už naujus originalius. Būtent detalių kainos sudaro automobilio remonto kainos įvertinimo pagrindą.

Automobilių remonto darbų įkainiai svyruoja ne taip žymiai, o daugumoje remonto įmonių pats remonto procesas yra reglamentuojamas pagal automobilių gamintojų normatyvus, tam naudojant įvairias kompiuterines skaičiavimo programas kaip AUDATEX ar EUROTAX, o kėbulo tiesinimo laiko normatyvai parenkami pagal tą pačią „Kelių transporto priemonių vertinimo instrukciją“.

Pastebėtina, kad viena iš didžiausių priežasčių, dėl ko svyruoja sudaužyto automobilio įvertinimas, yra jo populiarumas. Populiarumo sąvoka apima tiek sveiko, nesudaužyto automobilio, tiek sudaužyto automobilio populiarumą rinkoje, taip pat ir automobilio atsarginių detalių paklausą. Automobilio populiarumas nulemia, kaip konkrečios markės ir modelio automobilis yra perkamas Lietuvoje ir kokia yra galimybė suremontuotą automobilį vėl parduoti.

Taigi įvertinus visą esamą situaciją šiuometinėje Lietuvos apgadintų automobilių rinkoje, matyti, kad automobilio likutinės vertės apskaičiavimas pagal galiojančią metodiką dažnai neatspindi tikrosios jo vertės. Apskaičiuotas automobilio likutinė vertė rinkoje gali būti įvertinta tiek mažiau, tiek ir daugiau, todėl būtina ieškoti būdų, kaip galima būtų tiksliai įvertinti kiekvieno konkretaus apgadinto automobilio tikrąją vertę rinkoje.

4.5. Pasiūlymai vertinimo rezultatui pagerinti

4.5.1. Apibendrinant visą tyrimo metu surinktą informaciją, darytina išvada, kad Lietuvoje būtų optimaliausia ir daugeliu atvejų patogiausia sukurti vieną ar kelias stambesnes veikiančias naudotų ir daužtų automobilių biržas. Tokiose biržose, pateikus informaciją apie sudaužytą automobilį, taip pat sugadinimų nuotraukas bei sugadinimų aprašymą, galima būtų gauti realius pasiūlymus už to automobilio likutį tiesiogiai iš apgadintų automobilių pirkėjų. Tokios biržos galėtų veikti tiek aukciono, tiek tiesioginio sandorio principu. Tuomet automobilio likutinė vertė būtų įvertinama pagal tikrąją rinkoje siūlomą kainą ar visų siūlomų kainų vidurkį, bet ne pagal apskaičiuotąją vertę. Tokiu atveju automobilio savininkas žinotų, kad už savo automobilio likutį jis gaus konkrečią sumą iš konkretaus pirkėjo. Daugeliu atvejų tokius sandorius turėtų vykdyti draudimo bendrovės tiesiogiai su automobilių pirkėjais biržoje, ir nuimti šią rūpesčio naštą nuo automobilio savininko pečių.

Tokia automobilių likutinių verčių nustatymo praktika yra puikiai naudojama daugumoje Vakarų Europos bei Skandinavijos šalių, taip pat Lenkijoje, Estijoje ir kt. Konkretūs pasiūlymai dėl tokių biržų realizavimo Lietuvoje ir jų veikimo modelis bus aptartas kituose skyriuose.

4.5.2. Sugadinto automobilio populiarumui didelės įtakos turi automobilio sugadinimo pobūdis. Jeigu automobiliui yra sudaužyta galinė dalis, jo likutis bus žymiai paklausesnis, negu to paties automobilio, tik su sudaužyta priekine dalimi, kadangi pačios paklausiausios ir labiausiai perkamos yra būtent priekinės dalies automobilio detalės, t. y. priekiniai buferiai, priekiniai žibintai, radiatoriaus grotelės, priekiniai sutvirtinimo skydai, aušinimo radiatoriai ir kt. Kiti svarbūs automobilio populiarumo rodikliai – automobilio pagaminimo metai bei bendras automobilio modelio populiarumas.

„Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija“ nurodo, kad automobilio populiarumo koeficientas parenkamas tarp 0,7 ir 1.

Tyrimo metu surinkti duomenys rodo, kad automobiliams, kurių amžius iki 4 metų, rekomenduojamas populiarumo koeficientas turėtų būti parenkamas tarp 0,9 ir 1. Senesniems nei 4 metų bei nepaklausiems modeliams transporto priemonės populiarumas turėtų būti parenkamas tarp 0,7 ir 0,8. Mažas populiarumo koeficientas taip pat turėtų būti taikomas ganėtinai seniems automobiliams, kadangi jų likutinė vertė rinkoje vertinama vis mažiau.

Transporto priemonių ekspertas, vertindamas sudaužyto automobilio likutį, būtinai turi tinkamai įvertinti automobilio populiarumo ir paklausos rinkoje faktorių, tam parinkdamas reikiamą koeficientą.

4.6. Ekonominės krizės įtaka apgadintų automobilių rinkos vertei

Nuo 2009 metų pradžios pasaulyje vis labiau besiplečianti ekonominė krizė atnešė didelius padarinius ir Lietuvoje. Lietuvos autoverslininkų asociacijos duomenimis šių metų sausio – kovo mėnesiais Lietuvoje parduoti tik 2384 nauji lengvieji automobiliai, t.y. net 70 proc. mažiau tuo pačiu laikotarpiu 2008 m. (7871 vnt.). Naujų automobilių lizingo rinka pirmąjį ketvirtį sumažėjo 81 proc. iki 879 vnt. Toks rinkos nuosmukis viršijo net pačias liūdniausias pesimistines prognozes šių metų pirmam ketvirčiui.

Automobilių pardavimų smukimas turi didelę įtaką ir eismo įvykiuose apgadintų automobilių paklausai. Nuo 2009 metų pradžios Lietuvoje pastebima tendencija, kad apgadintais automobiliai yra domimasi vis mažiau. Sunkius laikus išgyvenantys automobilių pardavėjai nebeperka apgadintų automobilių, kadangi dar turi iš seniau užsistovėjusių ir niekaip neparduodamų automobilių. Antrąjį 2008 metų pusmetį draudimo bendrovės sudarydavo po kelis tiesioginius apgadintų automobilių pardavimo sandorius su juos norinčiomis pirkti įmonėmis ar atskirais fiziniiais asmenimis, tuo tarpu per tokių pardavimo sandorių užfiksuojama vos keletas per visus 2009 metų keturis mėnesius.

Dėl ekonominės krizės Lietuvoje, ženkliai yra kritusios neapgadintų automobilių rinkos vertės. Dėl šios priežasties, automobilių likutinės vertės vertintojų yra vertinamos irgi mažiau, kadangi transporto priemonės likutinė vertė tiesiogiai priklauso nuo neapgadintos transporto priemonės rinkos vertės. Apgadintų transportų priemonių savininkams taip pat yra sunkiau rasti apgadinto automobilio pirkėją, kadangi tokių automobilių paklausa yra sumažėjusi.

Ekonominio sunkmečio metu automobilių remonto įmonės yra gerokai sumažinusios savo darbo įkainius, tuos pačius kėbulo remonto darbus atlieka žymiai mažesnėmis kainomis, taip stengdamiesi pritraukti vieną kitą klientą ir išsilaikyti tokiu sunkiu metu. Dažnai automobilio remontas vykdomas neįforminant jo sąskaitose faktūrose ir nemokant valstybei mokesčių, o tiesiog gaunant grynų apyvartinių lėšų. Dėl sumažėjusių remonto kainų, apgadintos transporto priemonės, kurios remontas normaliomis sąlygomis yra netikslingas, savininkui, kai kuriais atvejais yra ekonomiškai naudingiau mažesnėmis kainomis suremontuoti kad ir stipriai sugadintą automobilį, negu jį už mažą sumą parduoti į automobilių laužyną.

Ekonominė krizė, prasidėjusi 2009 metais skaudžiai palietė tiek naujų automobilių pardavėjus, tiek apgadintus automobilius superkančias bei juos remontuojančias įmones, tiek ir automobilių savininkus. Su laiku visa tai turėtų stabilizuotis, o krizės metu sukaupta patirtis, turėtų atnešti indėlį į stabilesnę ir mažiau iškraipytą automobilių rinką Lietuvoje.

5. Sugadintos transporto priemonės realizavimo ir utilizavimo sistemos Lietuvos rinkoje modelis

Sugadintos transporto priemonės realizavimo/utilizavimo sistemos rinkoje modelis būtų taikomas tiek nepataisomai sugadintoms, tiek įmanomoms suremontuoti transporto priemonėms, kurių įprastinio remonto sąnaudos viršija 75 procentus transporto priemonės vertės ir kurių remontas ekonominiu požiūriu laikomas netikslingu. Tokia sistema galėtų būti taikoma Lietuvos Respublikoje registruotoms ir joje nuolat naudojamoms transporto priemonėms.

Taikant tokią transporto priemonės rinkos ir likutinės verčių nustatymo sistemą, transporto priemonės rinkos vertę ir transporto priemonės likutinę siūloma apibrėžti sekančiai:

- transporto priemonės rinkos vertė – tam tikros markės, modelio ir komplektacijos neapgadintos (nesužalotos) transporto priemonės rinkos vertė, nustatyta rinkos kainų tyrimo metodais ar palyginus analogiškų objektų faktinių sandorių kainas, kartu atsižvelgiant į nedidelius vertinamo turto, bei jo analogo skirtumus.
- transporto priemonės likutinė vertė – apgadintos transporto priemonės vertė, nustatoma pagal faktinių sandorių kainas.

5.1. Sistemos tikslas

Siūlomos sistemos tikslas yra sukurti žalos atlyginimo Lietuvoje principą, kuomet esant neremontuojamai transporto priemonei, jos savininkas gautų ne turto vertės daliai vertinamą žalos dydį, o būtų atlyginama žala, lygi visai turto sumai. Tokiu atveju draudimo bendrovė, išmokėjusi savininkui visą jo turėtos transporto priemonės vertę, turėtų teisėtai perimti šios transporto priemonės nuosavybės teises ir užtikrinti transporto priemonės utilizavimo ar antrinio realizavimo sąlygas.

Šiam tikslui turėtų būti įsteigtos atskiros nepriklausomos įmonės, kurios turėtų tiesiogines sutartis su šalies draudimo bendrovėmis ir užsiimtų oficialiai pripažintų naudoti netinkamų transporto priemonių utilizavimo arba remonto, mažesnėmis, nei įprastinėmis sąnaudomis, organizavimu. Tokios įmonės turėtų būti tarpininkėmis tarp draudimo bendrovių ir atskirų remonto bei utilizavimo įmonių, kurios turi licenzijas užsiimti viena iš šių veiklų.

Sistemos objektas yra eismo įvykyje sugadinta transporto priemonė, kurios remontas, remiantis oficialiais remonto kaštais, ekonominiu požiūriu yra netikslingas.

5.2. Sistemos veikimo principas

Šios sistemos veikimo principas galėtų būti suskirstomas į keletą etapų.

Pirmiausia turi būti įvertinamos eismo įvykyje sugadintos transporto priemonės remonto sąnaudos. Paaiškėjus, jog transporto priemonės remontas yra netikslingas, draudimo kompanijos ekspertas ar nepriklausomas vertintojas nustato transporto priemonės rinkos vertę, kuri kartu yra ir žalos atlyginimo jos savininkui suma.

Gavęs nustatyto dydžio išmoką, transporto priemonės savininkas privalo perleisti visas šios transporto priemonės nuosavybės teises išmoką mokėjusiai draudimo bendrovei. Draudimo bendrovė, savo ruožtu, privalo perimti sugadintą transporto priemonės nuosavybę savo žinion.

Kuomet draudimo bendrovė perima nuosavybės teises, sugadinta transporto priemonė, už jos likutinę vertę yra parduodama specializuotai įmonei, su kuria draudimo bendrovė yra sudariusi sutartį dėl transporto priemonių utilizavimo ar realizavimo antrinėje rinkoje.

Transporto priemonių utilizavimo įmonė, savo ruožtu, utilizuoja automobilį, kuris yra visiškai ir jokiom pastangom nepataisomas. Automobiliams, kurių remontas tam tikrom sąlygom, taikant mažesnius remonto kaštus, yra įmanomas, utilizavimo įmonė ieško tiesioginių pirkėjų, kurie būtų suinteresuoti sudaužytą automobilį nupirkti ir suremontuoti iki tinkančio eksploatuoti bei atitinkančio visus saugumo reikalavimus.

Jeigu automobilio atstatymas iki buvusių jo savybių yra nesudėtingas, remonto eiga gali būti neprižiūrima. Transporto priemonių remontas, kuris reikalauja sudėtingų mechanizmų bei bet kurių saugumo elementų atstatymo, privalo būti vykdomas atliekant remonto kontrolę.

Visi suremontuoti automobiliai iš naujo registruojami ir vėl leidžiami naudoti Lietuvos keliais, tik praėję specialią techninę apžiūrą.

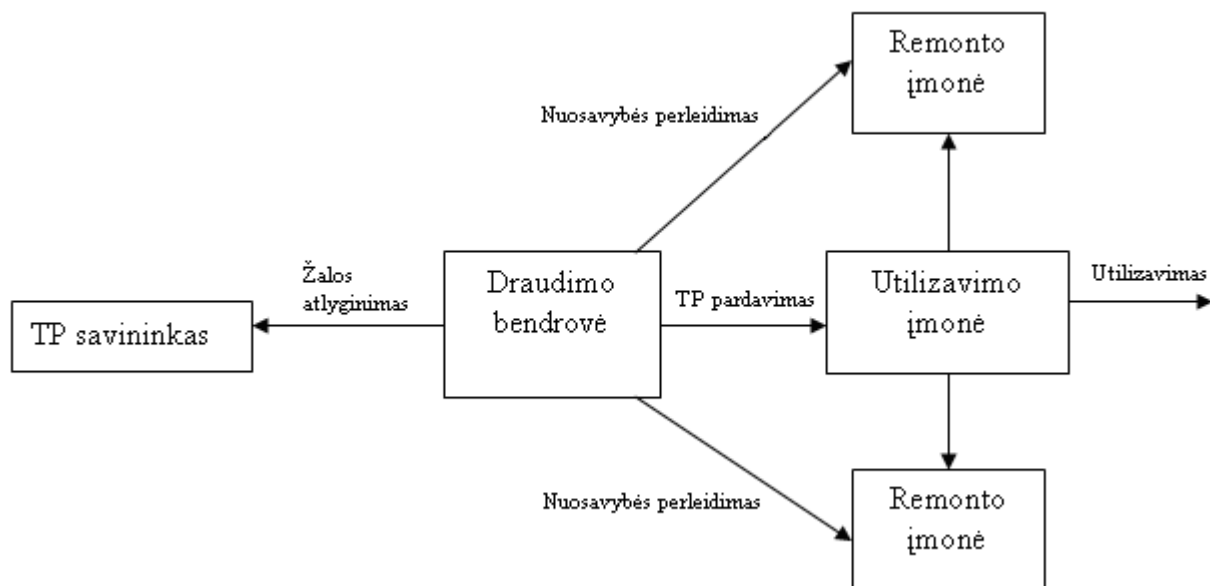
5.3. Sistemos dalyviai

Sugadintų transporto priemonių utilizavimo/realizavimo sistemos dalyviai yra šie:

- Sugadintos transporto priemonės savininkas (teisėtas valdytojas);
- Draudimo bendrovė, atlyginanti patirtą žalą;
- Utilizavimo/realizavimo tarpininkavimo įmonė, turinti tiesiogines sutartis su draudimo bendrove;

- Antrinės remonto įmonės, turinčios licenziją užsiimti šia veikla;

Sistemos dalyvių tarpusavio santykiai pavaizduoti 5.1 paveiksle.



5.1 pav. Transporto priemonių utilizavimo sistemos dalyvių ryšys

5.4. Reikalavimai apgadintoms transporto priemonėms

Apgadintos transporto priemonės, kurių remontas oficialiai pripažįstamas netikslingu, turi būti nedelsiant išimamos iš valstybinės transporto priemonių registracijos ir negali būti eksploatuojamos šalies keliuose.

Pakartotinė transporto priemonė registracija vėl galima tik ją pilnai atstačius iki buvusios prieš sugadinimą būklės, atitinkančios visus techninius ir saugumo reikalavimus. Transporto priemonės atlikto remonto kokybę vertina ir naujai registracijai leidimus išduoda specialiai įkurta įmonė, vykdanči neeilinę techninę apžiūrą.

5.5. Transporto priemonių utilizavimo centrų veikla

Transporto priemonių utilizavimo centro veikla – parduoti ir pirkti motorines ir kitokias transporto priemones, taip pat pirkti ir parduoti atsargines dalis ir priedus bei jas sandėliuoti.

Utilizavimo centras turi turėti nustatyto dydžio teritoriją, kurioje būtų laikomi perparduodami sugadinti automobiliai ar kitos rūšies transporto priemonės.

5.5.1. Transporto priemonės pardavimo organizavimas:

- Transporto priemonės pardavimas yra reguliuojamas draudimo kompanijų, kurios nustato kainas ir kitas sąlygas. Pardavėjas ir koordinatorius yra utilizavimo centras.
- Parduodamos transporto priemonės sugadinimai būna trumpai aprašyti tik atlikus bendrą išorinę sugadinimų apžiūrą. Pirkėjas turi žinoti, kad be aprašytų gedimų, transporto priemonė gali turėti ir daugiau paslėptų defektų. Todėl yra svarbu, kad prieš sudarant pirkimo sutartį, klientas transporto priemonę apžiūrėtų kuo kruopščiau. Rekomenduojama nevesti sandėrio tik iš fotonuotraukų.
- Transporto priemonių utilizavimo centras ir draudimo bendrovė, kuri yra įtraukta į sandėrį, neatsako už transporto priemonių, mašinų, įrenginių ir valčių techninę būklę, paslėptus defektus, trūkstamas dalis, raktus ar kitus priedus.
- Transporto priemonės kainos lentelėje yra nurodomi tik šie duomenys: kaina, markė, pirmos registracijos data ir odometro parodymai, jeigu juos įmanoma nuskaityti.
- Pirkėjas turi turėti omenyje, kad derybų objektas yra naudota transporto priemonė ir kad be pagrindinių sugadinimų gali tekti remontuoti natūralaus nusidėvėjimo ir kitokius trūkumus.
- Transporto priemonės istoriją galima surasti šalies transporto priemonių registro duomenų bazėje, taip pat užsiklausiant konkrečios markės gamintojo oficialios atstovybės šalyje.
- Transporto priemonės nuosavybės teisė pirkėjui yra perleidžiama tik tuomet, kuomet yra sumokama visa sandėrio suma ir ne anksčiau.
- Pirkėjo asmeniniai duomenys yra registruojami draudimo versle. Pirkėjas būtinai turi pateikti socialinio draudimo numerį ir verslo registravimo numerį.

5.5.2. Transporto priemonės pardavimo būdai:

1.) Automobiliai parduodami remontui

- Automobiliai yra parduodami savarankiškai remontuoti.

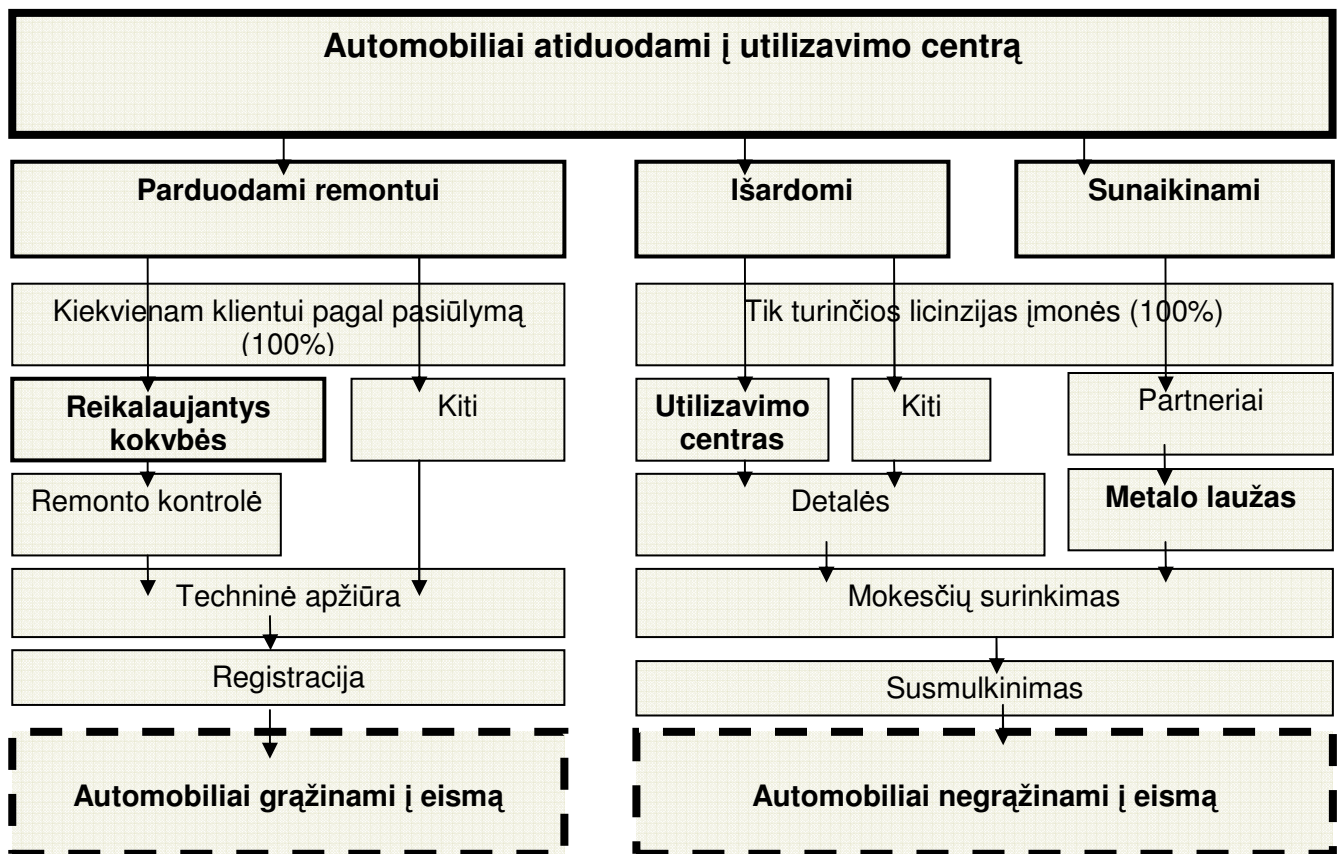
- Transporto priemonės perleidimo dokumentai yra siunčiami iš draudimo kompanijos, kuomet ji gauna informaciją apie atliktą mokėjimą ir transporto priemonė būna nutransportuota į reikiamą remonto vietą.
- Po remonto, transporto priemonės yra inspektuojama ir registruojama. Įmonė, vykdanči neeilinę techninę apžiūrą, oficialiai gali reikalauti visų su remontu susijusių dokumentų, taip pat ir remontui naudotų atsarginių detalių įsigijimo dokumentų.

2.) Automobiliai parduodami išmontavimui

- Tokie automobiliai yra visiškai išimami iš registracijos ir negali būti registruojami naudoti kelių eisme.
- Transporto priemonės parduodamos tikrai jų išardymui.
- Pirkėjui neduodami jokie transporto priemonės dokumentai.
- Pirkėjas prieš sudarydamas sandorį, turi pateikti aplinkosaugos leidimą užsiimti tokia veikla.

5.5.3. Transporto priemonių utilizavimo centro organizuojamo apgadintų lengvųjų automobilių pakartotinio realizavimo į automobilių eismą bei visiškai sunaikintų automobilių utilizavimo schema pateikta 5.2 paveiksle.

Iš 5.2 paveikslo matome, kad viena dalis sugadintų automobilių parduodami remontui, t.y. jų atstatymui į buvusią techninę būklę, atitinkančią visus techninius ir saugumo reikalavimus ir pakartotiniam automobilio registravimui naudoti šalies keliais. Automobiliai skirti remontui iš transporto priemonių utilizavimo centro parduodami kiekvienam klientui pagal konkretų pasiūlymą.



5.2 pav. TP utilizavimo centre esančių automobilių realizavimo ir utilizavimo schema

Remontui skirti automobiliai skirstomi į dvi grupes. Pirmoji grupė automobilių yra tie remontui parduodami automobiliai, kurių remontas reikalauja griežtos kokybės ir kontrolės. Šiai grupei priskiriami visi automobiliai, kurių remontui reikalingas kėbulo geometrijos atstatymas, pasyvosios ir aktyviosios saugos elementų, tokių kaip saugos oro pagalvių, saugos diržų, stabdžių sistemų ir kt. atstatymas į jų buvusią būklę. Tokių automobilių remontas vykdomas nuolat atliekant remonto kontrolę. Šios kontrolės tikslas – prižiūrėti kad reikiami pasyvosios ir aktyviosios saugos elementai būtų atstatomi į techniškai veikiančias ir reikiamai funkcionuojančias.

Kitą dalį remontui parduodamų automobilių sudaro automobiliai, kurie gali būti atstatomi į buvusią būklę įprastomis sąlygomis. Tai automobilių grupė, kurių pasyvosios, aktyviosios saugos ir standumo elementai nepažeisti arba pažeisti nedaug ir juos įmanoma atstatyti į buvusią būklę tiesiog pakeičiant sugadintas detales ir mazgus į sveikus ir techniškai tvarkingus.

Visi be išimties automobiliai, kurie yra naujai suremontuoti, gali būti vėl registruojami ir eksploatuojami šalies keliais, tik atlikus jų neeilinę techninę apžiūrą. Techninės apžiūros įmonė įvertina, ar automobilio remontas atliktas tinkamai, pagal visus techninius normatyvus, ar atitinka

konkrečios automobilio markės ir modelio gamintojo keliamus reikalavimus ir ar jie yra tinkami toliau eksploatuoti šalies keliais. Transporto priemonių techninę apžiūrą vykdo techninio vertinimo centrai.

Automobiliai ar kitos transporto priemonės, kurios yra smarkiai sugadintos ar sunaikintos, ir kurių remontas bet kokiais sąlygomis yra neįmanomas, yra išardomos į detales ir parduodamos metalo laužą. Automobilio ardymą ir utilizavimą gali atlikti tik specialią veiklos licenziją turinčios įmonės. Transporto priemonės ardymą į detales gali atlikti ir pats utilizavimo centras, o naudotinas detales parduoti atskirai. Automobilio metalo laužas parduodamas tiesioginiams partneriams, kurie vykdo liekanų susmulkinimą ir perdirbimą.

Vadovaujantis tokia veiklos schema, visi į transporto priemonių utilizavimo centrą patenkantys automobiliai, galiausiai padalinami į dvi grupes: automobilius, kurie gražinami į eismą ir toliau važinėja gatvėmis ir automobilius, kurie absoliučiai išimami iš valstybinės transporto priemonių registracijos, utilizuojami ir perdirbami.

5.6. Apgadintos transporto priemonės remonto vykdymo sąlygos

- Perparduoti transporto priemonę neatlikus jos remonto yra draudžiama.
- Turi būti atliekamas faktinis transporto priemonės remontas, naudojant reikiamus metodus. Pažymėtina, kad saugumo sistemos ir konstrukcijos turi būti atstatomos iki tokių pat savybių, kokios buvo iki sugadinimo.
- Jei reikalaujama, detalių įsigijimo šaltinis turi būti teisiškai pagrįstas.
- Kuomet remonto darbų koordinatorius yra draudimo bendrovė, remonto darbai turi būti prižiūrimi pagal draudimo kompanijos nustatytą tvarką. Vykdomas automobilio remontas gali būti apžiūrimas atskirose remonto stadijose. Paskutinė apžiūra vykdoma prieš pat automobilio paruošimą dažymui.
- Automobilis turi būti suremontuojamas dviejų metų laikotarpyje. Praėjus šiam terminui, automobilis laikomas sudaužytu ir jo registracija daugiau nebegalima.
- Automobilio saugumo konstrukcijos, tokios kaip oro pagalvės ar saugos diržai, turi būti atstatomi į tokią pat būklę, kokia buvo prieš sugadinimą.
- Jei pardavėjas primygtinai reikalauja, atlikus automobilio remontą turi būti pristatomi duomenys apie visų keturių ratų geometrijos suvedimą ir pakabos reguliavimą.

- Transporto priemonės nuosavybės perleidimo dokumentai yra duodami pirkėjui tik tuomet, kai remonto priežiūros duomenys yra suvedami į specialią kompiuterinę sistemą ir/arba automobilio remonto vertintojas patvirtina atliktus darbus. Inspektorius taip pat gali reikalausti papildomų sugadinimų fotonuotraukų ir remonto išlaidų sąmatos, jeigu tokia yra sudaryta.
- Jeigu transporto priemonė yra parduodama į užsienio šalis ir jos remonto vykdymo sąlygos yra nekontroliuojamos, ši transporto priemonė yra išimama iš valstybinio transporto priemonių registro ir daugiau negali būti registruojama, kaip transporto priemonė, skirta naudoti Lietuvos keliuose.

5.7. Apgadintos transporto priemonės remonto kontrolės vykdymo sąlygos

5.7.1. Remonto kontrolės įgaliojimai vykdomi neeilinę techninę apžiūrą vykdančios įmonės. Transporto priemonių dokumentacija yra tikrinama atliekant registracijos techninę inspekciją. Registravimo inspekcija kontroliuoja atlikto remonto dokumentaciją, jos autentiškumą ir tikslumą.

5.7.2. Transporto priemonių remontas yra nuolat kontroliuojamas, o kontrolės procesas įforminamas dokumentuose. Sugadintos transporto priemonės pirkėjas turi pateikti visus su remontu susijusius dokumentus, kurių reikalauja draudimo bendrovė. Draudimo bendrovė išduoda pirkėjui visus transporto priemonės registracijos dokumentus tik gavusi ir patvirtinusi reikiamą dokumentaciją.

5.7.3. Transporto priemonės remontas yra vykdomas prižiūrint remonto kokybę vertinančiam kontrolieriui, kuris pats atvyksta į remonto įmones bei atlieka reikalingų dokumentų patikrinimą. Kontrolierius iš draudimo kompanijos remonto eigoje turi atvykti į remonto įmonę ir patvirtinti atliekamų darbų kokybę. Remonto kontrolieriaus kontaktinę informaciją sugadintos transporto priemonės pirkėjui suteikia draudimo bendrovė, kuomet yra sudaroma pardavimo sutartis. Remonto įmonė privalo susisiekti su kontrolės pareigūnu prieš atlikdama remonto darbus. Transporto priemonės remontas turi būti kontroliuojamas pagal visus techninius ir saugumo reikalavimus.

5.7.4. Visų keturių ratų suvedimo matavimui patikrinti yra reikalaujama pateikti visų keturių lengvojo automobilio ratų suvedimo ataskaitą. Ratų kampai turi būti tiksliai nustatyti prieš atliekant techninės inspekcijos patikrinimą. Tikrinimo metu transporto priemonės savininkas privalo pateikti ratų suvedimo išsklotinės lapą, taip pat turi būti nurodyta ši dokumentą išdavusi įmonė.

5.7.5. Automobilio kėbulo geometrijos matavimo sertifikatas yra privalomas atliekant techninę apžiūrą. Kėbulas turi būti išmatuotas ir atitikti visus standartus. Remonto įmonė turi patvirtinti, kad automobilio kėbulas yra tinkamai išmatuotas ir ištiesintas. Kėbulo elementų sujungimo darbai remonto

kontrolieriaus turi būti tikrinami remonto eigoje ir patvirtinti dokumentuose. Visi kėbulo matavimo rezultatai turi būti apiforminti ir nurodyta tai atlikusi įmonė.

5.7.6. Visi transporto priemonės remontui įsigytų atsarginių detalių kvitai turi būti saugomi ir pateikiami atliekant transporto priemonės techninę apžiūrą. Taip pat turi būti nurodoma ir atsarginių dalių įsigijimo šaltinis.

5.7.7. Transporto priemonės saugumo įrangos dokumentacija yra privaloma. Esant gerai atliktam transporto priemonės remontui, saugumo įranga turi atitikti visus patvirtintus ir galiojančius standartus. Atliekant transporto priemonės techninę apžiūrą, saugumo sistemų veikimo nepriekaištingumas turi būti patvirtintas raštu bei nurodoma šį patvirtinimą išdavusi įmonė.

5.7.8. Transporto priemonės kėbulo pakeitimas turi būti apiforminamas specialioje dokumentacijoje. Senas transporto priemonės kėbulas turi būti utilizuotas. Naujai sumontuotas transporto priemonės kėbulas turi būti patvirtintas kėbulo matavimo sertifikatu.

5.7.9. Transporto priemonės kėbulo saugumo konstrukcijos turi būti remontuojamos pagal transporto priemonės gamintojo nustatytus standartus. Turi būti pateikta dokumentacija dėl remontuotų ar pakeistų važiuoklės elementų. Kėbulo saugumo konstrukcijų savybės turi būti atstatomos į tokią pat būklę, kokia buvo iki apgadinimo. Kėbulo saugumo konstrukcijų ir važiuoklės elementų remonto dokumentacija turi būti pateikiama, atliekant registracijos techninę apžiūrą.

Išvados

1. Kelių transporto priemonės likutinė vertė, apskaičiuota vadovaujantis „Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija“, ne visada atitinka tikrosios transporto priemonės vertės rinkoje. Likutinės vertės nustatymas remiantis tik skaičiavimo formulėmis, bet neatsižvelgiant į apgadintų automobilių rinkos situaciją, gali būti netikslus ir klaidingas. Netiksliai įvertinta transporto priemonės likutinė vertė gali sukelti finansinius nuostolius transporto priemonės savininkui arba žalą atlyginančiai draudimo bendrovei. Pagrindinis kriterijus nustatant apgadintos transporto priemonės likutinę vertę turi būti realiai nustatyta jos vertė apgadintų automobilių rinkoje.

2. Automobilių, kurie apgadintų automobilių rinkoje yra labiau populiarūs, likutinė vertė rinkoje vertinama didesne pinigų suma, negu to paties automobilio likutinę vertę apskaičiavus pagal galiojančią metodiką. Automobilio populiarumą rinkoje dažniausiai lemia kuo vėlesni jo pagaminimo metai bei naudotų atsarginių detalių paklausa.

3. Vertinant transporto priemones pagal dabar galiojančią metodiką, automobiliams, kurie yra ne senesni kaip keturių metų ir pakankamai paklausūs rinkoje, skaičiuojant turi būti taikomas populiarumo koeficientas, artimas 1. Mažiau populiarieji ir senesniems automobiliams turėtų būti taikomas 0,7 populiarumo koeficientas.

4. Lietuvos Respublikoje taikomi teisės aktai, kuomet žala transporto priemonės savininkui, kuomet jos remontas netikslingas, atlyginama, skaičiuojant skirtumą tarp transporto priemonės rinkos ir likutinės vertės, o sugadinta transporto priemonė yra paliekama pačiam savininkui, yra netikslinga naudoti, kadangi transporto priemonės savininkas tiesiogiai neatgauna visos jam patirtos žalos. Taip sudaroma papildomų rūpesčių transporto priemonės savininkui, neišsprendžiama sugadintų ir automobilių utilizavimo bei jais užstatytų gatvių problema.

5. Visą atsakomybę dėl visos žalos atlyginimo transporto priemonės savininkui turi prisiimti nuostolį atlyginanti draudimo bendrovė. Kuomet transporto priemonės remontas yra netikslingas, Lietuvoje turi galioti sistema, kad savininkui būtų atlyginama žala, lygi visai transporto priemonės vertei. Draudimo bendrovė taip pat turi būti atsakinga už sugadintos transporto priemonės nuosavybės teisių perėmimą, išregistravimą, utilizavimą ar saugų ir kokybišką būklės atkūrimą.

6. Lietuvoje tikslinga būtų įkurti specialius transporto priemonių utilizavimo centrus. Tokie centrai tarpininkautų draudimo bendrovėms nustatant transporto priemonės likutinę rinkos vertę, užsiimtų transporto priemonių utilizavimu bei jų remontu, atkuriant į buvusią būklę. Atliekamo automobilių remonto kokybei prižiūrėti turėtų būti vykdoma nuolatinė remonto kontrolė. Suremontuotą

transporto priemonę turėtų būti vėl leidžiama registruoti naudoti Lietuvos keliais, tik ji privalo atitikti visus techninius ir saugumo reikalavimus bei perėjusi specialią techninę apžiūrą.

7. Pasaulinė ekonominė krizė prasidėjusi Lietuvoje nuo 2009 metų pradžios, ženkliai sumažino tiek neapgadintų, tiek apgadintų automobilių rinkos vertes bei pačių automobilių paklausą rinkoje. Dėl to kyla papildomų sunkumų tiek automobilių savininkams, tiek pardavėjams, tiek lizingo bendrovėms. Apgadintą automobilį yra sunkiau realizuoti, o ir pats realizavimas gali būti ekonomiškai nenaudingas.

Literatūros sąrašas:

1. LR Susisiekimo Ministro ir LR Finansų ministro įsakymas „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, bei kartu einanti “KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO INSTRUKSIJA”.
2. A. Kemeklis, Avarijose sugadintų automobilių techninės ekspertizės tobulinimas, Magistro darbas, Vilnius, VGTU, 2003.
3. M. Tamošauskas, Avarijose apgadintų automobilių techninės ekspertizės tobulinimas, Magistro darbas, Vilnius, VGTU, 2003.
4. Капустин В.В., Шабека В. Л., Оценка стоимости автотранспортных средств и ущербов от дорожных происшествий. Мн.: ООО "ФУАинформ“, 2003. – 320 с.с. ил.
5. Министерство Транспорта Российской Федерации, Проблемы развития оценочной деятельности на автомобильном транспорте. Москва 2001 г.
6. Министерство юстиций Украины, Фонд государственного имущества Украины, Приказ “Об утверждении Методики товараведческой экспертизы и оценки дорожных транспортных средств”, 24 ноября 2003 г. N 142/5/2092.
7. Lietuvos Respublikos statistikos departamentas www.stat.gov.lt;
8. Lenkijos apgadintų automobilių biržos internetinė svetainė www.autoonline.pl;
9. Automobilių ir jų detalių pardavimo Lietuvoje interneto svetainė [www. auto.plius.lt](http://www.auto.plius.lt);

PRIEDAI

B priedas. Rekomenduojama atskirų dalių vertės procentinė išraiška bendroje transporto priemonės vertėje.

Eil. Nr.	Dalies pavadinimas	Lengvieji automo- biliai	Mikroau- tobusai	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

C priedas. 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

D.1 priedas. Transporto priemonių likutinių verčių skaičiavimo lentelės pavyzdys

Vertinimo data:

(Lengvieji automobiliai su pr. varančiu tiltu)

IŠVADA APIE TRANSPORTO PRIEMONĖS LIKUTINĘ VERTE

pagal transporto priemonės apžiūros protokolą Nr.

Duomenys apie transporto priemonę:

Automobilis		Pagam. metai		Valst. Nr.	
Kėbulo Nr.		Kėbulo tipas		Darbinis tūris cm ³	
Variklio Nr.		Dažai		Durų skaičius	
Savininkas					

Likutinės vertės skaičiavimas:

1. Vardinė transporto priemonės vertė - $V_v =$ **5184,00** Lt

2. Tinkami realizuoti transporto priemonės agregatai ir jų vertė.

Agregatyvas, dalis	Kiekis	% - nė dalis nuo V_v	Agregatyvo dalies vertė V_d , Lt
Kėbulas: (50% automobilio vertės)		12,00	622,08
priekinis arba galinis bamperis			
priekinis žibintas	1	2	
radiatoriaus grotelės			
posūkio žibintas	1	0,5	
nuimamas sparnas			
variklio gaubtas			
priekinis stiklas	1	2	
durys	3	13,5	
galinis stiklas	1	1	
bagažinės dangtis	1	3	
galinis žibintas	2	2	
Variklis su įranga		23	1192,32
Pavarų blokas		10	518,40
Priekinė pakaba		5	259,20
Galinė pakaba		3	155,52
Likusios dalys		6	311,04
Tarpinė vertė $V_{tr} =$			3058,56

3. Automobilio apgadinimo laipsnis:

$(V_v - V_{tr}) : V_v =$ **0,41**

Apgadinimo laipsnio pataisos koeficientas $K_a =$

4. Papildomi pataisos koeficientai:

Transporto priemonės likutinė vertė: Lt

4.1. Transporto priemonės populiarumo $K_p =$

Skirtumas tarp vardinės ir likutinės

4.2. Rizikos dėl neįvertintų gedimų $K_r =$

verčių: Lt

D.2 priedas. Transporto priemonių likutinių verčių skaičiavimo lentelės pavyzdys

Vertinimo data:

IŠVADA APIE TRANSPORTO PRIEMONĖS LIKUTINĘ VERTE

pagal transporto priemonės apžiūros protokolą Nr.

Duomenys apie transporto priemonę:

(Lengvieji automobiliai su gal. varančiu tiltu)

Automobilis		Pagam. metai		Valst. Nr.	
Kėbulo Nr.		Kėbulo tipas		Darbinis tūris cm ³	
Variklio Nr.		Dažai		Durų skaičius	
Savininkas					

Likutinės vertės skaičiavimas:

1. Vardinė transporto priemonės vertė -

$V_v =$

5184,00

Lt

2. Tinkami realizuoti transporto priemonės agregatai ir jų vertė.

Agregatyvas, dalis	Kiekis	% - nė dalis nuo V_v	Agregatyvo dalies vertė V_d , Lt
Kėbulas: (50% automobilio vertės)		13,00	673,92
priekinis arba galinis bamperis	1	2	
priekinis žibintas	1	2	
radiatoriaus grotelės			
posūkio žibintas	1	0,5	
nuimamas sparnas			
variklio gaubtas			
priekinis stiklas	1	2	
durys	3	13,5	
galinis stiklas	1	1	
bagažinės dangtis	1	3	
galinis žibintas	2	2	
Variklis su įranga		23	1192,32
Pavarų dėžė		6	311,04
Priekinė pakaba		5	259,20
Galinis tiltas		8	414,72
Likusios dalys		6	311,04
Tarpinė vertė $V_{tr} =$			3162,24

3. Automobilio apgadinimo laipsnis:

$(V_v - V_{tr}) : V_v =$

0,39

Apgadinimo laipsnio pataisos koeficientas $K_a =$

0,7

Transporto priemonės likutinė

vertė:

1793

Lt

4. Papildomi pataisos koeficientai:

4.1. Transporto priemonės populiarumo $K_p =$

0,9

Skirtumas tarp vardinės ir likutinės

4.2. Rizikos dėl neįvertintų gedimų $K_r =$

0,9

verčių:

3391

Lt

Transporto priemonių ekspertas: