

事故车辆损失鉴定评估技术指导手册

(参考资料)

山东省机动车鉴定评估行业协会

2019年12月7日

前 言

本协会制定的《事故车辆损失鉴定评估规范》（以下称《规范》）规定了事故车辆损失鉴定评估的原则、程序和方法。为了完整理解、准确把握和贯彻执行，协会在征求行业内外专家意见的基础上，对《规范》中的部分原则做出进一步阐述、对规定的鉴定评估方法给出了具体操作建议，协会将部分内容编撰成册，仅作为行业内部从业人员参考使用。

参与本手册编撰的主要人员有：卞良勇、段荣荃、于传功、付宾、尹姝峰。

协会对各位积极参与、提供参考意见的专家表示感谢！

协会在必要时将对本手册内容进行修改和补充，并以《修订补充意见》的形式通知各会员单位。

目 录

1 关于事故车辆.....	3
2 关于损失评估.....	3
2.1 实际全损事故车.....	3
2.2 推定全损事故车辆.....	4
2.3 事故发生前价值计算.....	4
3 关于主要总成.....	5
4 关于零部件.....	6
5 零部件换修条件.....	7
5.1 车身结构件.....	7
5.2 覆盖件.....	9
5.3 内饰件.....	12
5.4 外饰件.....	13
5.5 机械加工件.....	15
5.6 电器件.....	19
5.7 其他件.....	21
6 关于停运损失.....	21
6.1 评估方法和评估结论.....	21
6.2 采用成本法分析、统计和计算.....	21
6.3 采用收益法调查、统计和计算.....	21
6.4 合理维修天数.....	22
6.5 非事故原因造成的停运损失.....	22
7 关于贬值损失.....	22
7.1 市场法.....	22
7.2 贬值系数法.....	23
8 关于事故车辆实际损失.....	23

说 明

由机动车鉴定评估机构所做出的事故车辆损失评估结论，仅为客观的反映事故造成的车辆自身损伤程度、车辆所有权人财产损失价值、以及因车辆发生事故造成的停运损失，评估结论和评估值仅为委托方判断、裁决、解决损害赔偿问题提供技术支持和参考意见，不作为制定事故车辆实际修复方案的限定性条件，与事故车辆的实际处置方式、损害赔偿方式无关。

机动车鉴定评估机构在对事故车辆损失鉴定评估过程中，依据相关的法律法规、标准规范、事故车辆等实物检材，以及能够反映事故车辆损伤实际情况的其他鉴定材料进行技术性鉴定和价值评估。

本规范在表述中通常以乘用车和商用车为例，其他符合本规范定义的各种事故车辆同样适用。

1 关于事故车辆

《规范》中所指事故车辆损伤包括但不限于下列情形：

- 在道路或场（厂）内因交通事故造成的损伤；
- 在道路或场（厂）内因停放造成的意外损伤
- 因非正常使用及维修不当造成的损伤；
- 因人为故意造成的损伤；
- 因不可抗力原因造成的损伤；

2 关于损失评估

2.1 实际全损事故车

2.1.1 下列情形可判定为无法修复或无修复价值的实际全损车辆：

- 全部或大部分过火的火烧车；
- 对于采用承载式车身的车辆，因事故造成车身和发动机（对于电动汽车是指动力蓄电池）均需要更换、且变速器总成、驱动桥总成、非驱动桥总成、左右前悬架、转向系统中3个（含）以上需要更换的；
- 对于采用非承载式车身的车辆，因事故造成车架、驾驶室、发动机均需更换的。

2.1.2 符合实际全损条件的事故车辆，不需要制作《更换配件和维修项目清单》，

直接按以下公式计算：

$$\text{事故车辆损失} = \text{事故发生前价值} - \text{残值}$$

2.1.3 实际全损事故车辆的残值，一律按整车报废回收企业定价确定，不应按其他方法评估计算。

2.1.4 对于达到合理使用年限，且符合推定全损条件的事故车辆，可按实际全损事故车辆评估损失。

2.2 推定全损事故车辆

2.2.1 对于损伤较严重的事故车辆，须在确定更换配件和维修项目后，将维修费用与事故发生前价值进行比较，以确定是否应推定全损；

2.2.2 计算维修费用过程中，其需更换配件按同质件市场价取价（无同质配件供应的除外）；

2.2.3 推定全损事故车辆的整车残值应按整体变现方法评估，说明如下：

a) 推定全损事故车辆，其所有权人可以自主决定处置方式，在修复后仍可达到安全运行技术条件的前提下，可以通过采用再制造件和符合相关标准的拆车件、通过减少附加装置（如座椅加热、自动空调等）和其他方法进行低成本修复，因此推定全损的事故车辆仍可修复，不影响继续使用和所有权的转移；

b) 整车残值如何处置，事故车辆损失如何赔付、以及车辆所有权转移等，与事故车辆损失（包括整车残值）计算方法无关；

2.2.4 推定全损事故车辆残值整体变现价格具体评估方法：

a) 假设低成本修复后的车辆进行市场交易，在充分考虑因事故损伤和低成本修复造成的贬值的条件下，估算其市场交易参考价；

b) 在修复后可达到安全运行技术条件的前提条件下，拟定低成本修复方案、估算维修费用；

c) 考虑到事故车辆（整车残值）的所有权人有可能转让变现，可根据车辆和市场具体情况确定合理的变现系数，取值范围应为.07~0.9；即：

$$\text{整车残值} = (\text{修复后的市场交易参考价} - \text{低成本修复费用}) \times \text{变现系数}$$

2.2.5 推定全损事故车辆整车残值可通过市场调查方法（包括利用网络平台询价、模拟竞价方式），评估可利用价值和市场价格。但不得按废旧金属回收价或报废车辆回收拆解企业定价评估整车残值。

2.3 事故发生前价值计算

按《规范》规定的公式计算事故发生前价值，符合公平公正原则，其根据为：

a) 应根据评估目的，确定价值类型、选择评估方法。当评估目的是评估车辆所有权人的财产（车辆）在事故发生前价值、而非市场交易价格时，应属于重置价值类型，采用重置成本法；

b) 按照重置成本的定义，重置成本应包括车辆购置价、车辆购置税和申领牌照的费用；

c) 采用调整系数对评估值做出的修正，是为了准确地反映相同使用年限车辆因技术状况不同产生的差异。

2.4 已修复的事故车辆

2.4.1 评估事故车辆损失

如果车辆已修复，委托方要求“评估事故车辆损失”时，可以理解为评估“因本次事故造成的损失”，即事故车辆合理的维修费用。应要求对车辆进行现场查勘，查勘目的是印证或验证其他鉴定材料的真实性，确认实际损伤部位和配件损伤情况，按照合理的维修方案做出事故车辆损失评估值，该项委托不含对已实施的维修方案是否合理以及实际产生的维修费进行鉴评。

2.4.2 评估事故车辆实际损失

如果车辆已修复，委托方要求“评估事故车辆实际损失”时，不可理解为“评估已修复车辆实际产生的维修费用”；因为：当维修方案不合理时（如使用假冒伪劣配件及不符合要求的拆车件、扩大维修项目等），实际损失=已实际产生的维修费用+因事故造成的贬值（或溢值）。在此情况下，已修复事故车辆现场查勘的目的主要是鉴定实际所更换的配件及配件的类型，鉴定实际维修项目、估算配件材料费及工时费等，该项目应属于技术鉴定业务范围。

需要注意的是：目前对贬值损失的认可及如何追索存在不同意见，需受理前或在评估报告中向委托方申明。

3 关于主要总成

3.1 专项维修企业拆解维修总成

对于不符合更换总成条件，承修企业不予拆解维修，但专项维修企业可以维修的总成，可按承修企业外加工项目确定维修费；

3.2 更换总成后的打码

更换的新承载式车身、车架、发动机总成，需要另行打码的，应由承修企业负责打刻相应“编码”，评估时应列入维修项目，并计算相应工时费；

3.3 关于“五大总成”

更换下来的发动机、变速器、方向机、驱动桥、车架“五大总成”中有符合拆车件定义和法规规定的零部件，可按拆车件的市场价格评估。

4 关于零部件

本节中所述的配件仅指零部件。

4.1 关于配件质量、品质鉴定

下列委托项目和要求超出本行业的经营范围、条件和能力，应向委托方说明：

- a) 已修复事故车辆实际更换配件的“质量”、“品质”；
- b) 已修复事故车辆实际更换配件是否为“正厂件”或“副厂件”；
- c) 其他涉及产品、商品质量或品质的委托鉴定。

4.2 关于配件类型

4.2.1 按照《机动车维修管理规定》第三十条：机动车维修经营者不得使用假冒伪劣配件维修机动车。

4.2.2 制作更换配件清单时，应选择和使用原厂配件、同质配件和通用配件，当事方对配件类型选择协商一致的，可选取再制造件和拆车件，但不可选择假冒伪劣配件，也不可用“正厂件”“副厂件”来区分配件类型；

4.3 关于配件及配件识别方法

可以利用原厂配件、同质配件的识别方法间接判断配件类型。

4.3.1 原厂配件及识别方法

- a) 汽车制造厂自制的、或授权专业配件生产厂按照订单形式生产的；
- b) 由备品部向4S店（或特约维修站）和权经销商统一价格供应的；
- c) 查验配件上的识别标识和编码；
- d) 查验包装及产品合格证、使用说明书，识别标识、编码；
- e) 查验供货方提供的有效供货凭单；
- f) 查验采购方提供的有效进货凭单。

4.3.2 同质配件及识别方法

- a) 按汽车制造厂要求设计生产并允许向市场销售的；

- b) 配件生产厂生产的、符合设计要求、质量认证合格的；
- c) 制造商为主机厂实际配套生产、可使用非主机厂商标销售的 OEM 件；
- d) 老车型的配件在新车型中可以沿用的；
- e) 按照国际规范和国家标准统一编码、经过国家认证机构的质量认证的；
- f) 查验配件上的识别标识和编码；
- g) 查验包装及产品合格证、使用说明书，识别标识、编码；
- h) 查验供货方提供的有效供货凭单；
- i) 查验采购方提供的有效进货凭单；
- j) 已经给主机厂配套的产品可查验配套产品证明
- k) 属于国际知名品牌的，查验其产品合格证；
- l) 查验国家认证机构的质量认证标识；国家 3C 产品质量认证标识。

4.5 关于旧配件残值

按照《规范》中的定义和计算公式，评估结论（意见）中的事故车辆损失，应为扣减旧配件残值后的评估值。

4.6 关于旧配件残值计算方法

一般情况下旧配件残值按废旧金属回收价计算，如果其中有“能够继续使用，且符合保障人身和财产安全等强制性国家标准的配件”（认定拆车件的条件），可按拆车件的市场价格和数量累加计算。

5 零部件换修条件

5.1 车身结构件

5.1.1 钢质柱体

出现下列情形之一，可以更换：

- 损伤大于各自柱体总面积的 20%，且深度大于 2cm；
- 裂口长度大于 5cm。

5.1.2 铝质柱体

出现下列情形之一，可以更换：

- 变形面积大于各自总面积的 10%，且深度大于 1cm；
- 破裂。

5.1.3 钢质上下边梁

出现下列情形之一，可以更换：

- 变形面积大于总面积的 30%，且深度大于 2cm；
- 破裂长度大于 10cm；
- 缺失面积大于 10cm²。

5.1.4 铝质上下边梁

出现下列情形之一，可以更换：

- 变形面积大于总面积的 10%，且深度大于 1cm；
- 破裂或缺失。

5.1.5 钢质前后纵梁

出现下列情形之一，可以更换：

- 弯曲变形大于 30°；
- 褶皱或溃缩大于 5cm；
- 开裂长度大于 10cm。

5.1.6 铝质前后纵梁

出现下列情形之一，可以更换：

- 弯曲或扭曲变形大于 10°；
- 出现折曲变形或破裂。

5.1.7 钢质减震器座

出现下列情形之一，可以更换：

- 开裂长度大于 5cm；
- 变形或移位大于 2cm。

5.1.7 铝质减震器座

出现下列情形之一，可以更换：

- 弯曲或扭曲变形；
- 破裂。

5.1.8 元宝梁

出现弯曲、扭曲、褶皱、破裂，定位尺寸无法满足技术要求，可以更换。

5.1.9 钢质散热器框架

框架整体变形大于 20%，可以更换。

5.1.10 铝质散热器框架

框架整体弯曲或扭曲变形，或开裂长度大于 3cm，可更以换。

5.1.11 钢质保险杠骨架

出现下列情形之一的，可以更换：

- 变形面积大于外表面积的 35%；
- 折曲，或弯曲、扭曲变形大于 30°；
- 非连接部位破裂长度大于 3cm；
- 骨架变形，影响其上安装物定位精度。

5.1.12 铝质保险杠骨架

出现下列损伤之一，可以更换：

- 折曲，或弯曲、扭曲变形大于 15°；
- 非连接部位破裂长度大于 3cm；
- 骨架变形，影响其上安装物定位精度。

5.1.13 驾驶室壳体

出现下列情形之一，可以更换：

- 底板及底部横梁、纵梁出现折曲变形或断裂的；
- 底板及底部横梁、纵梁出现弯曲或扭曲变形，且前立柱、中立柱、后立柱、地板后横梁、后围上横梁、上边梁、下边梁、前挡风玻璃下横梁、底部纵梁、前围板、后围板有 3 处（含）以上出现弯曲或扭曲的。
- 出现折曲、断裂、弯曲、扭曲变形，且变形损伤范围大于驾驶室整体结构 2/3 的。

5.2 覆盖件

5.2.1 钢质车门壳

出现下列情形之一，可以更换：

- 玻璃框部位扭曲变形大于 20°；
- 玻璃框局部折曲变形。
- 门框周围的车门外板撕裂长度大于 5cm；
- 车门外板受损面积大于 60%；
- 车门外板出现折曲变形；
- 边缘及加强筋受损凹陷深度大于 2cm；
- 内部加强件变形。

5.2.2 铝质车门壳

出现下列情形之一，可以更换：

- 变形面积大于车门表面积的30%，且深度大于2cm；
- 车门外车门壳板非边缘部位开裂长度大于5cm。

5.2.3 钢质发动机舱盖

出现下列情形之一，可以更换：

- 边缘部位变形大于 90° ；
- 非边缘部位变形大于外表面积的 50%；
- 外板开裂长度大于 10cm；
- 铰链连接处破裂或变形；
- 内骨架变形大于 30° ；
- 内骨架处外板破裂。

5.3.4 铝质发动机舱盖

出现下列情形之一，可以更换

- 受损面积大于外表面积的 20%，且深度大于 2cm；
- 受损面积大于 50cm²，且边缘部位变形深度大于 2cm；
- 裂口长度大于 5cm。
- 铰链连接处破裂或变形；
- 内骨架变形大于 20° ；
- 内骨架处外板破裂。

5.2.5 钢质行李箱盖及后门

出现下列情形之一，可以更换：

- 边缘部位变形大于 90° ；
- 非边缘部位变形大于外表面积的 50%；
- 外板开裂长度大于 10cm；
- 铰链连接处破裂或变形；
- 内骨架变形大于 30° ；
- 内骨架处外板破裂。

5.2.6 铝质行李箱盖及后门

出现下列情形之一，可以更换：

- 受损面积大于外表面积的 20%，且深度大于 2cm；
- 受损面积大于 50cm²，且边缘部位变形深度大于 2cm；
- 裂口长度大于 5cm。
- 铰链连接处破裂或变形；
- 内骨架变形大于 20°；
- 内骨架处外板破裂。

5.2.7 钢质前翼子板

出现下列情形之一的，可以更换：

- 非边缘部位折曲变形；
- 非边缘部位的变形大于外表面积的 50%，且深度大于 2cm；
- 边缘棱角处变形面积大于外表面积的 30%，且深度大于 2cm；
- 开裂长度大于 10cm；

5.2.8 铝质前翼子板

出现下列情形之一的，可以更换：

- 受损面积大于外表面积的 20%，且深度大于 2cm；
- 裂口长度大于 5cm；
- 非边缘部位变形面积大于总面积的 70%，且深度大于 2cm；
- 非边缘部位或者在棱角、灯框处出现折曲；
- 不可拆式翼子板受损面积大于配件外表面总面积的 50%，且深度大于 2cm；

5.2.9 后侧围板

对于后侧围板，出现下列损伤之一，可以更换：

- 受损面积大于 50%，且深度大于 2cm；
- 后尾灯框棱角处出现折曲变形；
- 破裂长度大于 15cm；
- 缺失面积大于 10cm²。

5.2.10 钢质后围

变形面积大于后围外表面积 30%，且深度达到 5cm；或开裂长度大于 10cm，可以更换后围焊接总成。

5.2.11 铝质后围

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/825241232320011312>