

QCH

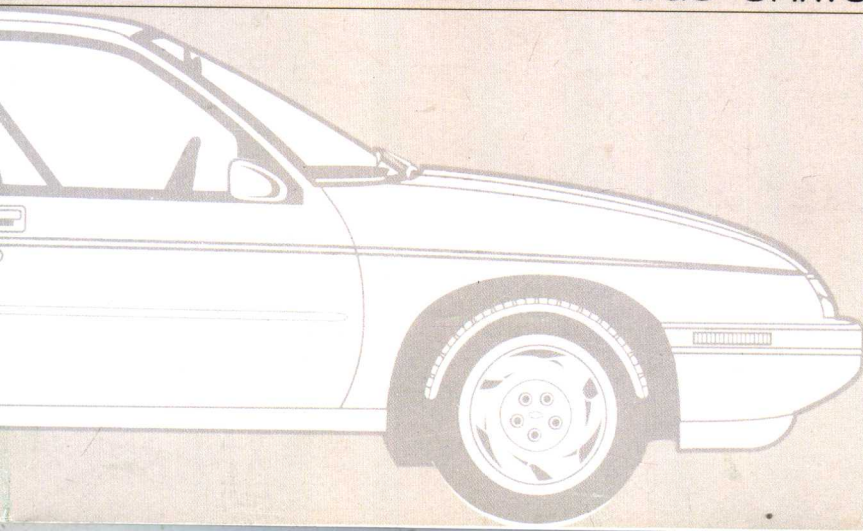
全国中等职业技术学校汽车类专业教材

QUANGUO ZHONGDENG ZHIYE JISHU XUEXIAO QICHELEI ZHUANYE JIAOCAI



汽车评估实务

QICHE PINGGU SHIWU



 中国劳动社会保障出版社

QCH

全国中等职业技术学校汽车类专业教材

汽车评估实务

劳动和社会保障部教材办公室组织编写

中国劳动社会保障出版社

图书在版编目(CIP)数据

汽车评估实务/陈建波主编. —北京:中国劳动社会保障出版社, 2005
全国中等职业技术学校汽车类专业教材
ISBN 7-5045-4849-9

I. 汽… II. 陈… III. 汽车-价值-评估 IV. F766

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 006920 号

中国劳动社会保障出版社出版发行

(北京市惠新东街 1 号 邮政编码: 100029)

出版人: 张梦欣

*

北京市艺辉印刷有限公司印刷装订 新华书店经销

787 毫米×1092 毫米 16 开本 9 印张 223 千字

2005 年 6 月第 1 版 2005 年 6 月第 1 次印刷

印数: 4000 册

定价: 15.00 元

读者服务部电话: 010 - 64929211

发行部电话: 010 - 64911190

出版社网址: <http://www.class.com.cn>

版权专有 侵权必究

举报电话: 010 - 64911344

前 言

进入 21 世纪,我国的汽车工业迅速发展,汽车保有量大幅度提高,汽车领域先进技术不断涌现。这对汽车专业技能人才的数量和素质都提出了更高、更新的要求,特别是汽车维修行业,每年需要新增近 30 万从业人员。为适应汽车维修企业的需要,培养高素质的汽车专业技能人才,我们在广泛调研的基础上,对 1998 年组织编写的汽车专业教材进行了全面修订,同时,还组织编写了汽车专业模块教材。

在整个教材编写过程中,我们力求体现以下基本原则:

一是以企业需求为依据,科学确定培养目标,以学生就业为导向,合理安排教材的知识和技能结构;二是反映汽车专业的技术发展,突出表现该专业领域的新知识、新技术、新工艺和新方法,使学生更多地了解或掌握最新技术的发展及相关技能;三是教材体系在学习内容、教学组织、学习评价等方面为学校提供较大的选择空间,以满足各地区不同的教学需要。

基于以上原则,在坚持培养学生综合素质的同时,本套教材在内容设置方面,以国家有关的职业标准(中级)为基本依据,摒弃“繁难偏旧”的内容;在结构安排方面,突出学生岗位能力的培养,不单纯强调学科体系的完整;在确定实习车型方面,兼顾汽车工业发展的现状和学校的办学条件,同时,尽量多地介绍不同层次的车型,给学校以较大的选择空间;在教材呈现形式方面,力求图文并茂、通俗易懂,使学生易于接受。

教材的编写工作得到了浙江、山东、江苏、安徽、陕西、广西、广东、天津等省、自治区、直辖市劳动保障厅(局)教研室和有关学校的大力支持,在此表示衷心的感谢。

劳动和社会保障部教材办公室

2004 年 6 月

简 介

本书根据劳动和社会保障部培训就业司颁发的《汽车类专业教学计划》和《汽车评估实务教学大纲》编写，供中等职业技术学校汽车类专业使用。内容包括：汽车评估概述、汽车评估基础知识、汽车评估方法的选用、旧机动车价格评估、旧机动车收购估价与销售定价、碰撞汽车的评估、车损评估管理系统及旧机动车评估管理系统等。

本书也可作为职业技能培训教材和自学用书。

本书由陈建波主编，周央申、陈吉彦、张瑞鹤参加编写，包建国审稿。

目 录

第一章 汽车评估概述	(1)
§ 1—1 汽车评估的原则及范围	(1)
§ 1—2 汽车评估的基本要素	(2)
§ 1—3 汽车评估机构的特征、职能与地位	(8)
第二章 汽车评估基础知识	(11)
§ 2—1 汽车分类	(11)
§ 2—2 汽车识别代号及国产汽车型号编制规则	(13)
§ 2—3 汽车主要技术参数及基本性能指标	(19)
§ 2—4 汽车的基本结构	(20)
§ 2—5 现代汽车新结构和新技术	(23)
§ 2—6 汽车碰撞常见的易损坏零部件	(24)
§ 2—7 汽车使用寿命	(38)
第三章 汽车评估方法的选用	(44)
§ 3—1 汽车价格评估的重置成本法	(44)
§ 3—2 汽车价格评估的现行市价法	(52)
§ 3—3 汽车价格评估的收益现值法	(56)
§ 3—4 汽车价格评估的清算价格法	(58)
§ 3—5 汽车价格评估方法的比较和应用	(59)
第四章 旧机动车价格评估	(63)
§ 4—1 旧机动车技术状况鉴定	(63)
§ 4—2 重置成本——综合分析法评估旧机动车	(72)
§ 4—3 重置成本——折扣率法评估旧机动车	(76)
§ 4—4 重置成本——综合成新率法评估旧机动车	(79)
§ 4—5 旧机动车鉴定评估报告	(81)
第五章 旧机动车收购估价与销售定价	(87)
§ 5—1 旧机动车交易市场概述	(87)
§ 5—2 旧机动车的收购估价	(91)

§ 5—3 旧机动车的销售定价·····	(96)
第六章 碰撞汽车的评估·····	(99)
§ 6—1 碰撞汽车车身损伤的诊断与测量·····	(99)
§ 6—2 确定车辆受损部件换与修的原则及方法·····	(101)
§ 6—3 汽车维修费用计算·····	(104)
§ 6—4 碰撞汽车损失评估报告·····	(111)
第七章 车损评估管理系统及旧机动车评估管理系统·····	(118)
§ 7—1 车损评估软件介绍·····	(118)
§ 7—2 车损评估管理系统·····	(119)
§ 7—3 旧机动车评估管理系统·····	(125)
附录一·····	(128)
I. 车辆状况调查表·····	(128)
II. 车辆成新率评定表·····	(129)
III. 车辆询价表·····	(130)
IV. 汽车评估值计算表·····	(131)
附录二·····	(132)
I. 旧机动车鉴定评估报告书(示范文本)·····	(132)
II. 旧机动车鉴定评估委托书·····	(135)
III. 旧机动车鉴定评估作业表·····	(136)

第一章 汽车评估概述

§ 1—1 汽车评估的原则及范围

汽车评估是在市场经济条件下,专业评估机构和人员受当事人的委托,依据国家的有关规定,遵循适用的原则,依照相应程序,运用科学的方法对汽车在某一特殊状态下的价格进行评定和估算。对碰撞汽车造成的损坏进行技术鉴定,并对其所造成的损失或恢复原状所需的维修价格进行评定和估算是汽车评估的一项主要内容。

一、汽车评估的原则和特点

1. 汽车评估的原则

(1) 独立性原则

独立性原则是汽车评估的首要原则,即汽车评估人员独立地对被评估汽车开展评估活动。独立性是社会分工要求汽车评估行业必须具备的特性,是其合法性的基础。评估机构或评估人员不应隶属或依附于与被评估汽车有利害关系的一方,在接受客户委托后,应独立进行分析,不受外界的干扰和干预,并向委托方提供独立、公正的评估意见。

(2) 客观性原则

客观性原则是指汽车评估应有充分的事实依据。评估过程中要排除人为因素的干扰,要求评估人员必须持公正、客观的态度并使用科学的方法。评估的数据指标应具有客观性,评估过程中的方法应当是公允的,预测、推算和逻辑运算等主观判断只有建立在市场和现实的基础上,才具有意义。

(3) 科学性原则

科学性原则是指在汽车评估过程中,必须根据特定的目的,选择适用的标准和科学的方法,制订科学的评估方案,使评估结果准确合理。评估方法的科学性,不仅在于评估方法本身,更在于必须严格与评估标准匹配。评估标准的选择是以评估的特定目的为依据的,对评估方法具有约束性,不能以方法取代标准,以技术方法的多样性和可替代性模糊评估标准的唯一性,从而影响评估结果的科学性。科学性原则要求汽车评估的程序也要科学合理。

(4) 专业性原则

专业性原则是指汽车评估机构必须是提供评估服务的专业技术机构或汽车评估队伍必须由价格评估、汽车检测、汽车营销、汽车维修等多专业人员组成;专业人员必须具有良好的教育背景、专业知识和实际经验,这是确保汽车评估方法正确、评估结果公正的技术基础。此外,专业性原则还要求汽车评估行业内部存在专业技术竞争,以便为委托方提供广阔的选择余地,这是确保汽车评估公平的市场条件。

2. 汽车评估的特点

(1) 被评估对象涉及的技术面广,技术含量高,因此汽车技术鉴定的依赖性较强。

- (2) 被评估对象价值量变化较大, 因此评估对时效性要求比较高。
- (3) 被评估对象的类似性、重复性, 要求评估机构在评估中加强自律性, 克服随意性。
- (4) 评估过程是以人的智力活动为中心开展的, 评估质量的高低取决于评估人员掌握的信息、知识结构和经验, 体现评估人员的主体性。
- (5) 汽车产品在不同环节的价值属性比较复杂, 决定了汽车评估的多样性和特殊性。

二、汽车评估的范围

随着我国国民经济的发展和市场经济的不断完善, 全国汽车保有量迅速增加。进入 20 世纪 90 年代以来, 汽车每年以数百万辆的速度递增, 其流通的渠道和方式也由过去的单一分配转向多元化, 与汽车相关的经济行为越来越广泛地涉及对汽车评估的需求。评估范围包括:

1. 对旧机动车交易置换过程中买卖双方成交参考价的评估。
2. 对汽车抵押贷款、担保、典当、拍卖时的评估。
3. 公安、司法机关对涉及案件汽车的价格评估。
4. 保险汽车在承保过程中确定保险价值的评估。
5. 碰撞汽车确定损失价格为维修和理赔确定参考价格的评估。

三、汽车评估业及其现状

1. 汽车评估业

汽车评估业是一种服务性的行业, 它运用与之相关的多学科知识和现代管理方式, 遵循独立、科学、公正的原则, 为汽车拥有者提供汽车交易、抵押、置换、承保、典当等服务和碰撞后的维修、理赔咨询服务。

汽车评估人既不是汽车所有人, 也不是与之有利害关系的交易服务人、汽车维修企业及保险理赔人, 是为确定汽车价格而提供智力服务的专业人员或机构。

2. 我国汽车评估业现状

目前国内汽车评估主要有旧机动车交易评估和事故车评估。汽车评估业在我国起步较晚, 发展较快, 目前尚缺乏统一规划和规范管理。与发达国家相比, 由于市场功能单一, 评估业务分散, 所以在开展旧机动车的收购、销售、代购、租赁、拍卖等方面缺乏统一标准, 方法和制度也不够严谨。实际工作中普遍存在从业人员混杂、人为因素多、随意成分大的现象。为此, 国家经济贸易委员会、劳动和社会保障部做出了对相关从业人员先培训后上岗, 实行职业资格证书制度的决定, 并于 1999 年 4 月 30 日颁布了《旧机动车鉴定估价国家职业标准》, 编写了培训专用教材, 成立了旧机动车鉴定估价专业委员会, 依靠高等学校师资和设备建立了培训基地, 对重点行业的近千名从业人员进行了统一培训, 为汽车评估走向规范化、科学化、法制化的轨道奠定了坚实的基础。

§ 1—2 汽车评估的基本要素

汽车评估由五大要素组成, 即评估目的、评估的主客体、估价标准、评估规程和评估方法。其中评估目的表明为什么要对汽车进行评估, 决定估价标准并制约评估方法的选择。评估的主体是指汽车鉴定和评估的承担者, 客体是指被鉴定和评估的车辆。评估标准是指评估采用的价格计量标准, 是对评估价值的质的规定, 它对评估方法的选择具有一定的约束作

用。评估规程是指汽车评估必须遵循的规则程序。评估方法是确定汽车评估值的具体手段与途径，它既受价格计量标准的制约，又要根据实际可用资料来选择。

一、汽车评估的目的

汽车评估的目的是说明为什么要对汽车进行鉴定估价，评估的结果应能够正确地反映车辆的价值及其波动。它是汽车评估业务的基础，决定了汽车估价标准的采用，并在一定程度上制约着评估途径和方法的选择。

1. 旧机动车价格评估

(1) 汽车所有权的转让

在汽车所有权转让过程中，买卖双方交易价格的期望值是不同的。为了维护交易双方的权益，确定合理的价格，就需要对汽车进行评估，并以评估价格作为买卖双方的参考底价。同时为车辆管理部门办理过户提供必要的手续依据和为交易税收部门提供价格收税依据。

(2) 企业的产权变动

企业的产权变动，如合资经营，合作经营，企业联营，企业合并、分设或兼并，企业出售，企业租赁等，都要涉及对车辆价格进行评估。

(3) 贷款抵押

银行为了确保贷款安全，要求贷款人以汽车为贷款抵押物，给予贷款人与汽车价格相适应的贷款。因此，要求专业评估人员对汽车的价格进行评估。在这种情况下，银行贷款的安全性在很大程度上取决于评估的准确性。

(4) 诉讼咨询服务

当事人遇到车辆的诉讼时，往往需要委托专业评估人员对车辆进行评估。评估结果有助于当事人把握事实真相，也可为法院判决提供现时价值依据。

(5) 汽车的拍卖

对企业破产清算的车辆、执法机关的罚没车辆、抵押的汽车、海关获得的抵税和放弃车辆等，都需进行价格评估，从而为拍卖提供参考底价。

2. 交通事故定损评估

对事故车辆实地查勘，确定碰撞部位零部件的损坏程度、损失数量及修复所需的材料和工时，计算出损失价格，提供给公安管理部门，以认定事故性质及调解处理过程中的经济赔偿份额。

依照保险合同要求保险人赔偿或者付给保险金时，投保人、被保险人或受益人应当向保险人提供与确认保险事故的性质、原因、损失程度等有关的证明和资料。

3. 修复价格评估

机动车修理厂应根据评估提供的查勘定损清单资料，确定更换部件的名称、数量、金额和修理部件的范围、工时定额费用及附加费，从而控制事故车辆总的修理费用，防止修理范围任意扩大。

二、汽车评估的主客体

1. 汽车评估的主体

汽车评估的主体是指汽车评估业务的承担者，即从事汽车评估的机构及专业评估人员。由于汽车评估直接涉及当事人双方的权益，是一项政策性和专业性都很强的工作，所以无论是对专业评估机构，还是对专业评估人员都有较高的要求。

(1) 对汽车评估机构的要求

按照我国 1991 年 11 月颁布的《国有资产评估管理办法》第九条的规定,资产评估公司、会计师事务所、审计事务所、财务咨询公司,必须获有省级以上国有资产评估资格证书,才能从事国有资产评估业务。

依照原国家计委颁布的《价格评估机构管理办法》设立的价格评估机构有资格对流通中的汽车商品与事故车辆进行鉴定和评估。

依据我国保险监督委员会公布的《保险公估机构管理规定》设立的保险公估机构,也可经营汽车承保前的估价与出险后的估损等相关业务。

(2) 对专业汽车评估人员的要求

汽车专业评估人员必须掌握一定的资产评估业务理论,熟悉并掌握国家颁布的与汽车交易有关的政策、法规、行业管理制度及有关的技术标准;具有一定的汽车专业知识和实际的检测技能,能够借助必要的检测工具,对汽车的技术状况进行准确的判断和鉴定;具有较高的收集、分析和运用信息资料的能力及一定的评估技巧;具备经济预测、财务会计、市场、金融、物价、法律等多方面的知识;具有良好的职业道德,遵纪守法、公正廉明,保证汽车评估质量。

此外,汽车评估的从业人员还需要经过严格的考试或考核,从事旧机动车评估定价的从业人员必须取得国家商务部颁发的《旧机动车鉴定估价师职业资格证书》,从事汽车保险评估的从业人员必须取得保监会颁发的《保险公估从业人员资格证书》。

2. 汽车评估的客体

汽车评估的客体是指被评估的车辆。汽车评估的一个主要目的,就是在汽车的交易过程中准确地确定汽车价格,并以此作为买卖成交的参考底价。根据有关部门 1998 年 3 月颁布的《旧机动车交易管理办法》的规定,以下车辆不允许进行交易:

(1) 已经办理报废手续的各类机动车。

(2) 虽未办理报废手续,但已达到报废标准并在一年时间内(含一年)即将报废的各类机动车。

(3) 未经安全检测和质量检测的各类机动车。

(4) 没有办理必备证件和手续,或者证件手续不齐全的各类机动车。

(5) 各类盗窃车、走私车。

(6) 各种非法拼、组装车。

(7) 国产、进口和进口件组装的各类新机动车。

(8) 右置转向盘的旧机动车。

(9) 国家法律、法规禁止进入经营的其他各类机动车。

此外,车辆上市交易前,必须先到公安交通管理部门申请临时检验,经检验合格,在其行驶证上签注检验合格记录后,方可进行交易。检验中发现被交易车辆的车架号码和发动机号码不一致或有改动、凿痕、重新打刻等人为改变或毁坏的,一律扣留审查。

三、汽车评估标准

1. 汽车评估标准中的价格

(1) 重置成本

重置成本是指在现时条件下,按功能重置资产,并使资产处于在用状态所耗费的成本。

重置成本也称现行成本。

重置成本与历史成本一样，反映资产购建、运输、安装、调试等建设过程中全部费用的价格，只不过它是按现有的技术条件和价格水平计算的。在全新状态下，资产的重置成本与历史成本是等额的。由于资产在企业中会存在一个或长或短的时期，在这个时期内价格、损耗、技术等因素会有变化，因而使资产的重置成本与历史成本产生差异。

(2) 现行市价

现行市价是资产在公开市场上的销售价格，这种销售可以是实际销售，也可以是模拟销售。现行市价源于公平市场，具有一定的规定性，即有充分的市场竞争，买卖双方都没有垄断。决定现行市价的基本因素有：

1) 基础价格，即资产的生产成本价格。一般情况下，一项资产的生产成本高低决定其价格的高低。

2) 供需关系。资产价格与需求量成正比关系，与供应量成反比关系。当一项资产有多个买主竞买时，资产价格就会上升，反之则会下降。

3) 质量因素，即指资产本身的功能、精度等技术参数。优质优价是市场经济的法则，在资产评估中必须考虑质量因素对资产价格的影响。

(3) 收益现值

收益现值是指根据资产未来预期获利能力的大小，按照“降本求利”的逆向思维，以适当的折现率或本金化率将未来收益折成的现值。收益现值是指为获得该项资产以取得预期收益的权利所支付的货币总额。投资者投资的直接目的是获得预期收益。要获得更多的收益，就必须在资产方面增加投资，投资越多，其资产的预期收益就越大，反之则越小。资产的评估价值与资产的效用密切相关。资产的效用越大，其价值就越大。但是，资产的效用并不是固定不变的，它受社会经济、政治、法律及其他因素的影响，随条件的变化而变化。

(4) 清算价格

清算价格是指在非正常市场上拍卖的价格。除了市场条件不同外，清算价格与现行市价相似。由于市场条件不同，使得两者之间存在根本区别：现行市价是公平市场价格，而清算价格是一种拍卖价格，这种价格由于受到期限限制和买主限制，一般大大低于现行市价。

2. 汽车评估标准的选择

汽车是资产。汽车评估标准一般按资产评估标准进行选择，需要根据评估目的，即汽车业务的特点和前提条件，由评估机构先具体分析再确定。一般来说，根据上述要求选择评估标准，大致有以下几种类型：

(1) 以汽车保全、补偿为目的的评估，适用重置成本标准。

(2) 以汽车纳税为目的的评估，根据特定税种确定的课税对象，分别采取重置成本、现行市价等标准。

(3) 以有获利能力车辆所有权变更为对象的评估，适用收益现值标准。

(4) 企业结算和破产清理中的汽车评估，适用清算价格标准。

遵循评估标准是汽车评估具有科学性和有效性的根本前提。

3. 汽车评估假设

汽车评估假设是与汽车评估标准有密切联系的概念。汽车评估过程中所采用的理论和方法，都是建立在一定的假设条件上的。其假设前提不同，所适用的评估标准也就不同，评估

结果也会大相径庭。汽车评估的假设有以下三种：

(1) 继续使用假设

继续使用假设是指汽车将按现行用途继续使用或将转换用途继续使用。这一假设的核心是强调汽车对未来的有效性。

对于可继续使用的优劣评估与不能继续使用的汽车评估，所采用的价格计量标准是不同的。例如，对一辆可继续使用的处于在用状态的汽车进行评估时，一般采用重置成本评估其处于在用状态的价值，其评估值包括车辆的购买价及运输费用等。但如果汽车无法继续使用，只能将其拆零出售，以现行市价法评估其零件的变现值，并且还需扣除拆零费用。两者的评估值显然不同。再如，一辆正在营运的汽车，以收益现值法估计其价值，设为10万元，但如果该汽车所属的企业因破产被强制清算拍卖，就只能以清算价格法评估其价值，其价格肯定会大大低于10万元。

在采用继续使用假设时，需考虑以下几个条件：

- 1) 车辆尚有显著的剩余使用寿命，这是采用继续使用假设的最基本的前提条件。
- 2) 车辆能用其提供的服务或用途满足所有者或使用者经营上期望的收益，这是投资者持有或购买车辆的前提条件。
- 3) 车辆的所有权明确，能够在评估后满足汽车交易或抵押等业务需要。这也是转换用途的前提条件。
- 4) 充分考虑车辆的使用功能，即无论车辆的现行用途，还是转换用途，都应在法律许可的范围内，按车辆的最佳效用使用。
- 5) 车辆从经济上和法律上允许转作他用。

(2) 公开市场假设

公开市场假设是指被评估车辆可以在完全竞争的交易市场上，按市场原则和价格原则进行交易，其价格的高低取决于该汽车在公开市场上的行情。

不同类型的车辆，其性能、用途不同，市场活跃程度也不同。一般情况下，用途广泛的车辆比用途狭窄的车辆市场活跃，因此也容易通过市场交易实现其最佳效用。这里所谓的最佳效用是指车辆在法律许可的范围内，被用于最有利的用途，取得最佳经济效益。在汽车评估时，对于具备公开市场交易条件的车辆，做公开市场假设，并根据车辆所在地区、环境条件及市场的供求关系等因素确定其最佳用途。按车辆的最佳用途进行评估，有助于实现车辆的最佳效用。

(3) 清偿假设

清偿假设是指车辆所有者由于种种原因，以拍卖的方式出售车辆。这种情况下的汽车交易与公开市场下的交易相比，具有两点显著区别：一是交易双方在地位上不平等，卖方是非自愿地被迫出售；二是交易被限制在较短的时间内完成。因此，汽车的评估价格往往明显低于继续使用假设或公开市场假设下的价格。

四、汽车评估的基本程序

汽车评估作为一个重要的专业评估领域，情况复杂、作业量大。在进行汽车评估时，应分步骤、分阶段地实施相应的工作。从专业评估角度而言，汽车评估大致要经历以下几个阶段：

1. 搜集和整理有关资料

- (1) 反映待评估车辆情况的资料。包括车辆的原价、同行价、折旧、净值、预计使用年限

限、已使用年限、车辆型号、完好率。

(2) 证明待评估车辆合法性的有关资料。如车辆的购车发票、行驶证、号牌、运输证、准运证以及各种车辆税费、规费的缴纳凭证等。

2. 设计评估方案

(1) 整理委托方提供的有关资料，向委托方了解车辆的有关情况。

(2) 根据车主的评估目的，确定计价标准和评估方法。拟订具体的工作步骤和作业进度，确定评估基准日和具体的日程安排。

(3) 设计并印制评估所需要的各类表格。

3. 对车辆进行现场检查和技术鉴定

由汽车评估人员和专业技术人员对汽车的技术性能、结构状况、运行维护、负荷状况和完好程度进行鉴定，结合功能性损耗、经济性损耗等因素，做出技术鉴定。评估人员应根据汽车的技术鉴定，在工作现场对被评估车辆做出成新率的判断。对车辆成新率的鉴定工作，是完成车辆现场检查工作的一个重要标志。

4. 评定与估算

一方面继续收集所欠缺的资料，另一方面要对所收集的数据资料进行整理。根据已确定的评估价格标准和评估计算方法，对车辆进行评估，确定评估结果。

5. 核对评估值，撰写评估报告

对汽车评估的各主要参数及计算过程进行核对，在确认评估结果准确无误的基础上，填写评估报表，撰写评估报告。

五、汽车评估的方法

汽车评估同其他资产评估一样，也应按照《国有资产评估管理办法》的规定，采用重置成本法、收益现值法、现行市价法和清算价格法四种基本方法进行评估。

1. 重置成本法

重置成本法是指在车辆能够继续使用的前提下，从重新购置一辆全新状态的被评估车辆所需的全部成本中，减去累积应计损耗后，求出一个价值指数的方法。其计算公式为：

$$\text{被评估车辆的评估值} = \text{重置成本} - \text{累积应计损耗}$$

公式也可进一步表示为：

$$\text{被评估车辆的评估值} = \text{重置成本} - \text{有形损耗} - \text{无形损耗（功能性损耗、经济性损耗）}$$

2. 现行市价法

现行市价法是以现实市场上同类车辆的现行市场价格为基础，借此确定车辆价值的一种评估方法。从理论上讲，市场价值是假定在一个公开和竞争的市场上的协商价格，是买卖双方在其某一时间都认可的价格。买卖双方都有了解其他市场的机会，也都有时间为鉴定做准备，因此，市场价值能够被认可。然而，当市场价值运用于汽车评估时，还必须作进一步的规范。如市场化程度的高低，必然影响价格资料的准确性，即使在市场化程度极高的前提下，对所收集的资料仍需作充分分析。尽管在理论上认为市场价格具有一致性，但现实中由于种种因素，市场价格的准确性还需评估人员作出判断。此外，当获得了较有效的资料后，鉴于资料的时间性、地域性等，评估人员仍须完成必要的修正。只有当这一系列事项都完成后，才可以相信评估值反映了市场价值，并且能够被买卖双方所接受。

3. 收益现值法

收益现值法是通过估算被评估车辆的未来预期收益，并将其折算成现值，借此确定车辆价值的一种评估方法。也就是说，现值在这里被视为车辆的评估值，而且现值的确定依赖于未来预期收益。

从投资角度看，投资者是以牺牲货币的固定收益为代价来换取车辆未来的预期收益，至于是否值得是评估的关键。汽车评估的意义在于，根据未来现金的流入量，判断是否有必要花费如此代价购置车辆。而判断的原则是既定的买主购置车辆所付出的代价，不应高于他购买具有同样风险的资产所付出的代价。否则，投资者就会放弃选择。

运用收益现值法来评估车辆的价值，反映了这样一层含义：收益现值法把车辆所有期望的收益转换成现值，这一现值就是购买者未来能得到好处的价值体现。用公式表示为：

$$\text{被评估车辆的评估值} = \sum_{i=1}^n \frac{\text{各期未来预期收益}}{(1+\text{折现率})^i}$$

式中 t ——收益期，一般以年计。

4. 清算价格法

清算价格法是以清算价格为标准，对车辆进行价格评估的方法。清算价格法在原理上与现行市价法基本相同，所不同的是出售者是在非自愿或被迫情况下出售车辆，而且要求在一定的期限内必须将车辆变现。

从清算的角度来评估车辆的价格，需注意一些特殊条件，如企业由于种种原因被迫停业或破产，则其必须具备法律效应的破产处理文件，以及在现实市场中快速出售的要求。此外，还需注意到所卖收入是否足以补偿因出售车辆而附加的支出总额，否则清算将无法实现。

§ 1—3 汽车评估机构的特征、职能与地位

一、汽车评估机构的特征

1. 经济性

汽车评估机构通常需通过相关的专业技术人员，接受诸多当事人（如保险公司、车主等）的委托，处理不同类型的汽车评估业务，积累汽车评估经验，提高汽车评估水平，从而帮助当事人降低成本，提高经济效益。

2. 专业性

汽车评估机构的市场定位是向众多当事人提供专业的评估业务，由于其对特定的对象——汽车进行评估，而汽车种类繁多，当事人的要求又千差万别，所以，汽车评估机构比一般的资产评估机构在评估技术方面更专业，经验更丰富。

3. 超然性

汽车评估机构作为汽车保险市场、旧机动车交易市场、汽车碰撞事故双方的中介，易被双方当事人所接受，因而可以缓解当事人双方的矛盾并增大回旋余地。可以说，汽车评估机构是减少当事人之间摩擦的润滑剂。然而，汽车评估机构毕竟是以利润最大化为目标的中介组织，因此，无论评估人本身是否出于商业目的，公众及媒体不应过于强调其公正性，特别

是在现阶段，汽车评估机构的法律地位完全不同于我国司法系统中的公证部门。

需要说明的是，如果汽车评估机构的工作使委托人不满意，当事人可以要求改进甚至推倒重来，毕竟结果最终还是涉及当事人的利益。由此可见，汽车评估机构因工作失误而给当事人造成的损失是极为有限的，它与其他中介人的作用有很大不同。

除了上述三个特征之外，在有些具体业务领域，对从业人员的要求还具有严格性，汽车评估人员除应具有汽车专业技术知识外，还需财务、会计、法律、经济、金融、保险等知识。如需从事汽车保险公估业务，其从业人员必须通过保险公估资格考试，获得《保险公估资格证书》，持证上岗。

二、汽车评估机构的职能

1. 评估职能

评估即评价、估算，指对某一事物或物质进行评判和预估。评估职能是评估所应具有的作用。汽车评估机构与其他公估人一样具有一种广义的评估职能，包括评价职能、勘验职能、鉴定职能、估价职能等。汽车评估机构对汽车进行评估，得出评估结论，并说明得出结论的充分依据和推理过程，体现出其评估职能。

评估职能是汽车评估机构的关键职能。

2. 公证职能

这里所指的公证，即汽车评估机构对汽车评估结论作出符合实际、可以信赖的证明。汽车评估机构之所以具有公证职能，是因为：第一，汽车评估机构有丰富的汽车评估知识和技能，在判断汽车评估结论准确与否的问题上最具资格和权威性；第二，作为当事人之外的第三方，汽车评估机构完全站在中立、公正的立场上就事论事、科学办事。

公证职能是汽车评估机构的重要职能，并具有以下特征：第一，这种公证职能虽然不具备定论作用，但却有促成事故结案、买卖成交的作用，因为当事人双方难以找出与评估结论完全不同的原因或理由；第二，这种公证职能虽然不具备法律效力，但该结论可以接受法律的考验。这是因为汽车评估机构的评估结论确定之后，必须经当事人双方接受才能结案或买卖成交。一旦当事人双方有一方不能接受，则可选择其他途径解决，如调解协商、仲裁或诉讼。但是，汽车评估机构可以接受委托方的委托出庭辩护，甚至可被聘请为诉讼代理人出庭诉讼，本着对委托方特别是对评估报告负责的原则，促成双方接受即定结论。

3. 中介职能

汽车评估服务机构作为中介人，从事评估经济活动，并参与相关利益的分配，为当事人提供服务，具有鲜明的中介职能。这是因为：第一，汽车评估机构可以受托于双方当事人的任何一方；第二，汽车评估机构以当事人之外的第三方身份从事汽车评估经营活动，从当事人一方获得委托，以中间人立场执行汽车评估，并收取合理费用。这样，汽车评估的服务机构以中间人的身份，独立地开展汽车评估，从而得出评估结论，促成双方当事人接受该结论，为当事人提供中介服务，淋漓尽致地发挥其中介职能。

三、汽车评估机构的地位

汽车评估机构的地位独立。主要表现在：

第一，汽车评估机构执行评估业务时，既不代表双方当事人，也不受行政权力等外界因素干扰。

第二，在开展汽车评估业务的整个进程中，汽车评估执业人员保持着独立的思维方式和

判断标准。

第三，汽车评估人员的评估分析和结论保持独立性，这一特征在汽车评估机构所出具的评估报告中得以充分体现。

汽车评估执业人员具有知识密集性和技术密集性的特征，在汽车评估领域具有一定的权威地位，但从法律的角度看，这种权威地位是相对的。如前所述，汽车评估机构所出具的评估报告及其结论并不是最终裁定，并不具有法律裁定效力，尽管汽车评估机构可依托评估报告，为委托人出庭辩护。在相关中介市场上，不同的中介机构分别担当不同的职业角色，汽车评估执业人员的职业要求更加严格。从市场地位而言，汽车评估执业人员必须坚持独立的立场，无论针对哪一方委托的事务都应作出客观、公平的评判。

汽车评估机构所要解决的问题一般专业性较强，涉及的知识领域也较广。一项评估活动可能会牵涉保险、金融、财务、经济、法律、管理等多个领域，而且互有交叉；运用工程技术方面的知识也表现各异，有些又属于某种专有领域，解决上述问题时，完全依靠当事人自身的力量很难胜任。因此，兼有汽车技术和评估知识的评估执业人员可以大有作为。

汽车评估执业人员不仅通晓专业技术知识，更重要的是，他们可以将这些专业技术知识与其所掌握的汽车、法律、经济等多方面知识内容融会贯通，以适合汽车评估中介市场的特定需要。同时，汽车评估人员以第三方的身份介入汽车的定损、交易事项，当事人各方在接受时没有太多的顾虑，有利于争议与矛盾的合理解决。