

ICS 03.080.01

CCS A 20

YNPA

团体标准

T/YNPA 02-2025

云南省机动车停运损失和贬损价值 评估技术规范

Yunnan Technical Specification for Evaluation of Outage Losses and
Derogatory Value of Motor Vehicles

2025-3-18 发布

2025-3-18 实施

云南省价格鉴证评估行业协会

发布

目 次

前 言..... II

1 总则..... 1

2 制定本技术规范依据 1

3 范围..... 1

4 术语和定义..... 1

5 鉴定评估原则..... 2

6 鉴定评估程序..... 2

7 接受委托..... 3

8 现场勘验..... 4

9 评定估算..... 4

10 撰写报告 7

11 审签报告 8

12 报告签发..... 9

13 报告送达和归档..... 9

14 其他..... 9

附录 A..... 10

参 考 文 献..... 15

前 言

本文件是按照中华人民共和国民政部 MZ/T212-2024《行业协会商会自身建设指南》6.4 及 GB/T-1.1-2020《标准化工作导则第 1 部分：标准化文件的结构和起草规则》给出的规则起草。

请注意本规范中的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由云南德正房地产土地资产评估事务所（普通合伙）、云南鉴识价格评估有限公司提出。

本文件由云南省价格鉴证评估行业协会归口。

本文件起草后征求了以下 34 家会员单位意见：云南诺太鉴证土地房地产资产评估咨询有限公司、昆明中勤业价格评估咨询有限公司、云南诚业价格评估有限公司、云南千水价格评估有限公司、昆明正序房地产土地资产评估有限公司、云南云通资产评估有限责任公司、云南驰新房地产土地资产评估有限公司、云南鼎晟房地产土地资产评估有限公司、昆明德立信保险公估有限公司、中佳工程管理咨询有限公司、云南柏硕价格评估有限公司、中佳工程管理咨询有限公司、昆明平程弘房地产资产评估有限公司、诺太评估咨询（红河）有限公司、云南诚航评估咨询有限公司、云南瑞正房地产土地资产评估有限公司、云南诺太质量监督检测中心、云南中正鉴定评估有限公司、云南衡之道房地产土地评估咨询有限公司、协估（云南）价格评估有限公司、贵州皓天房地产资产评估测绘有限公司云南分公司、贵州正行房地产资产评估有限公司云南分公司、昆明展太房地产土地资产评估有限公司、云南鑫泰资产价格评估有限公司、云南三华机动车鉴定评估有限公司、云南云科价格评估有限公司、云南中耀房地产价格评估有限责任公司、云南俊达鉴证房地产土地资产评估有限公司、云南汇坤房地产土地资产评估有限公司、云南利鉴评估咨询有限公司、江苏科泰检测技术服务有限公司云南分公司、云南建林工程建设招标造价咨询有限公司、苏州联正测试技术服务有限公司云南分公司、徐州诚诺检测科技有限公司保山分公司、云南安盛鉴定房地产土地资产评估有限公司，各单位均表示同意发布并实施。

本文件第一版起草人：李正德、勾勇超

审核人：太德、赵洪波、邵江彤、吴帆、谭淇元、赵云露、袁淑鹂、张榆敬、任宗朝、李朴德、胡勋伟、罗燕辉、李晓信、邹翠英、邓跃章、梁锦程、浦绍航、杨军、郎子波、岳永钦、孙洁琼、徐颖、犹冲、曾洪高、叶金国、唐旭、张建芳、刘世义、李先平、罗晴、许兴、唐金彩、欧阳剑、陈硕、沈恒山、张亚琼、李梅。

本标准首次发布时间：2025 年 3 月 18 日

机动车停运损失和贬损价值评估技术规范

1 总则

为规范云南省各价格鉴证评估机构对机动车停运损失和贬损价值鉴定评估行为，统一机动车损失鉴定评估程序和方法，保护公共利益和当事人的合法权益，特制定本技术规范。

2 制定本技术规范依据

- 2.1 《中华人民共和国价格法》（全国人大 1997 年 12 月 29 日颁布）；
- 2.2 《中华人民共和国资产评估法》（中华人民共和国主席令第 46 号）；
- 2.3 《价格鉴证评估行为指南》（国家市场监督管理总局价监局 2021 年 5 月 24 日）；
- 2.4 《云南省发展和改革委员会关于印发云南省价格认定工作规范的通知》（云发改价格〔2021〕1064 号）；
- 2.5 民政部《行业协会商会自身建设指南》（MZ/T 212--2024）
- 2.6 《价格鉴证评估执业规范》（中价协[2024]13 号）；
- 2.7 《价格鉴证评估文书指引》（中价协字[2021]03 号）；

3 范围

本规范规定了机动车停运损失和贬损价值鉴定评估的原则、程序、接受委托、现场勘验、技术分析、评定估算撰写报告、审签报告、报告送达和归档、质量保障与评估等内容。

本规范仅适用于机动车停运损失和贬损价值鉴定评估活动，其他鉴定评估按照已发布的国家、行业、专业协会发布的标准规范进行。

4 术语和定义

4.1 机动车

由动力装置驱动或者牵引，上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。

4.2 停运损失

依法从事货物运输、旅客运输等经营性活动的车辆，因事故导致无法从事相应经营活动而造成的合理经济损失。

4.3 贬值价值

贬值损失：事故车辆修复后价值相对事故发生前价值降低的数值。

事故车辆修复后价值：车辆修复后基本恢复外观、性能达到或优于事故前情况，能安全上路行驶的车辆的市场价格。

事故发生前价值：车辆在发生事故时点前当日的价值。

注：本规范所指事故车辆贬值损失不包括因维修工艺不规范和维修质量不符合竣工出厂要求所造成的贬值。

5 鉴定评估原则

5.1 工作原则

5.1.1 依法原则，是指价格鉴证评估行为必须符合国家法律、法规及政策要求，以有关的法律、法规及政策规定为依据。价格鉴证评估主体必须是依法设立并具备相应资质的机构，人员必须符合相应的资格条件；价格鉴证评估工作必须要有法律规定的依据；价格鉴证工作不得违反相关法律法规规定。

5.1.2 公正原则，公正的基本要求是平等、无偏私，主要包括价格鉴证实体公正和价格鉴证程序公正。

5.1.3 科学原则，是指价格鉴证评估机构及其工作人员应当凭借科学的方法、程序开展工作，以保证价格鉴证评估结论的客观性、合理性、准确性。

5.1.4 合理原则，市场经济条件下，同一物品在不同时点、不同市场甚至同一市场都会存在不同的价格，价格鉴证评估结论无法做到精准，但必须做到合理，其鉴证价格是多数人能够接受的价格。

5.1.5 效率原则，价格鉴证工作效率的高低影响到委托单位的办事效率，关系到正义的实现，效率原则应该成为价格鉴证工作的重要价值取向。

5.2 经济原则

5.2.1 供求原则：在运用市场法对评估对象估价时，充分考虑市场供求状况；

5.2.2 质量对等原则：修复事故车辆需要更换配件的质量与事故发生前使用的配件质量对等；

5.2.3 替代原则：需更换的相同配件中同等质量价格较低者对其他同等质量配件具有替代性；

5.2.4 评估时点原则：评估过程中的一切取价均以评估基准日这一时点的价值为标准；

5.2.5 相关性原则：考虑因鉴定或修理工艺需要涉及到的未损坏配件进行拆装对评估结论产生的影响。

6 鉴定评估程序

通常完成资料审查和现场勘验后，对符合鉴定条件的进行评估。

鉴定评估程序如图 1 所示。

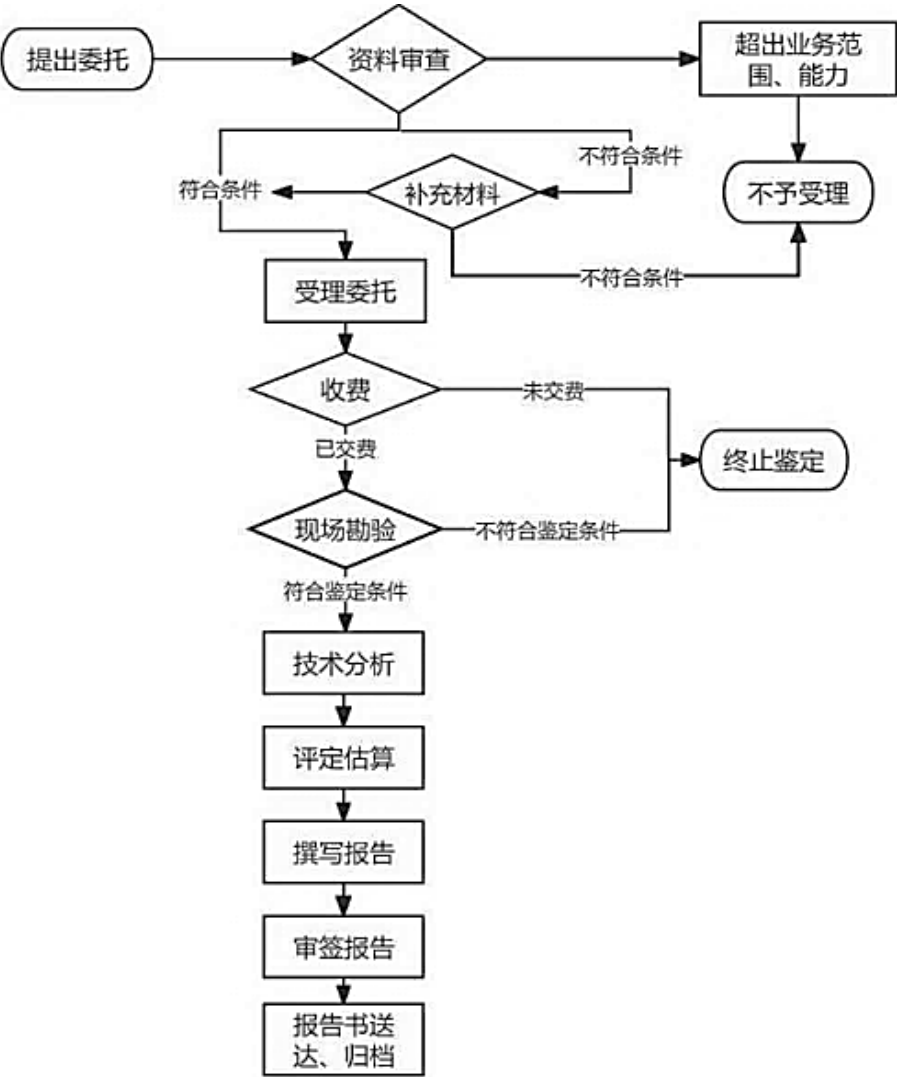


图 1 鉴定评估程序

7 接受委托

审核委托方提供的有关资料

查验委托车辆相关的登记证书、行驶证、年检证明、机动车交通事故责任强制保险等法定证明、凭证是否齐全。如法定证明、凭证不齐全(或未提供)，应及时告知委托方并予以注明。

登记车辆基本信息，包括品牌型号、整车型号、号牌号码、驱动电机号码(发动机号码)、EVIN、初次登记日期、发证日期、车辆类型、电池类型、表显里程、生产厂家、车身颜色、使用性质等。如有发现委托车辆信息与实际不符，应在其他事项说明予以注明。

经过对委托方提供的资料进行审核后，根据委托事项的实际需要，及时向委托方提出补充资料的书面通知，说明需补充的材料和时限要求。

符合受理条件，签订受理合同后，及时通知委托方开展鉴定评估工作。

8 现场勘验

8.1 勘验内容

- 8.1.1 未修复车辆现场勘验应包括以下内容：
 - 8.1.1.1 确认事故车辆；
 - 8.1.1.2 确定损伤部位及损伤范围；
 - 8.1.1.3 确认配件的损伤部位、形式、程度及与事故的关联性；
 - 8.1.1.4 对难以确定损伤的配件或总成内部零部件，应拆解后确认；
 - 8.1.1.5 不能通过检视确认的功能性配件，应通过仪器设备检验检测后确认。
- 8.1.2 已修复车辆现场勘验应包括以下内容：
 - 8.1.2.1 确认事故车辆；
 - 8.1.2.2 勘验实际维修和更换配件项目及数量；
 - 8.1.2.3 勘验并确认旧配件的损伤部位、形式、程度及与事故的关联性。

8.2 勘验要求

现场勘验符合以下要求：

- 8.2.1 参与现场勘验的人员应具有与鉴定评估工作相应的职业资格或技能等级证书，且不少于 2 人；
- 8.2.2 现场勘验应在当事人或其委托代理人到场的情况下进行。已通知到场的人员未到场的记录在案，不影响鉴定评估工作的进行及效力；
- 8.2.3 应采集事故车辆相关信息、技术资料及当事人提供的有关事故情况说明；
- 8.2.4 需要改变车辆形态进行勘验的，应记录证据改变过程并保证其完整性；
- 8.2.5 需要现场提取实物进行检验检测的，应行相关手续；
- 8.2.6 应完整采集现场勘验信息。

9 评定估算

9.1 停运损失鉴定评估

营运车辆的停运损失按公式(1)计算：

$$L = L_D \times D \dots\dots\dots (1)$$

式中：

- L --停运损失
- L_D --日均停运损失，停运期间的每日损失金额
- D --停运天数，车辆停运的合理天数。

9.1.1 成本法评估日均停运损失

成本法是一种根据有效证据和鉴定材料，通过统计、分析、计算一定周期内车辆营运收入和相应可变成本来评定估算车辆停运损失的方法。日均停运损失按公式(2)计算：

$$L_D = P_O \div D_S \dots\dots\dots (2)$$

式中：

L_D ---日均停运损失

P_O ---统计期内营运利润，车辆发生事故前正常营运时统计期内所获得的毛利润

D_S ---统计期，根据事故车辆营运状态选定的正常营运时间段，以日为单位计算。

P_O 按公式(3)、公式(4)或公式(5)计算：

$$P_O = P_G = P_N + C_F \dots\dots\dots (3)$$

或

$$P_O = (I - C_F - C_V) + C_F \dots\dots\dots (4)$$

或

$$P_O = I - C_V \dots\dots\dots (5)$$

式中：

P_O ---统计期内营运利润

P_G ---毛利润

P_N ---纯利润，统计期内纯利润之和，利润总数值为营运收入-不变成本-可变成本

C_F ---不变成本，成本总额在一定时期和一定业务量范围内，不受业务量变动影响的成本分摊到统计期内的成本，主要包括车辆折旧、保险费、年度审验费等

C_V ---可变成本，统计期内与实现运营收入对应的、随营运收入的变化而变化的费用支出，包括驾驶员工资、燃油费、维修保养费、过路过桥费、轮胎耗损及其他运行材料费

I ---营运收入，统计期内车辆营运所获得的全部收入，需要委托方提供以下鉴定材料，利用所提供材料，经统计、分析、计算可得到统计期内的营运收入：

载货汽车应提供连续6个月的运营合同、运单、收入凭据；

城市出租车承租合同及当地出租车平均营运收入有效证明；

固定线路的客运车辆运营合同及营运收入凭据；

无固定路线的客运车辆应提供连续12个月的承运合同、收入凭据；

有效证明营运收入的其他鉴定材料。

9.1.2 收益法评估日均停运损失

收益法是一种通过电话、网络或现场等市场调查，获得同类型车辆的投资回收期、预期收益和日均折旧额，经评定估算，确定车辆停运损失的方法。

市场调查的内容包括：

9.1.2.1 调查对象可选择同类型营运车辆的业主及运输、物流、租赁企业经营管理人员；

9.1.2.2 调查(或评估)相同车型、不同年限车辆的市场交易价，设定为投资成本；

9.1.2.3 调查各个不同年限车辆(即不同的投资成本)的投资成本回收期。为了调查方便和减少误差调查内容中不应包括车辆折旧；

9.1.2.4 累积调查数据，通过统计计算，即可获得各不同年限车辆预期收益的变化规律。在营运市场环境变化不大的情况下，上述规律同样适用于计算相同车型、不同年限车辆的

日均停运损失。

日均停运损失按公式(6)计算：

$$L_D = R_D - D_D \dots\dots\dots (6)$$

式中：

L_D --日均停运损失

R_D --日预期收益，日营业收入扣减车辆折旧之外的所有可变成本和不变成本之后的余额

D_D --日均折旧额，以停运发生日为起点计算剩余合理使用年限内的日均折旧额。

R_D 按公式(7)计算：

$$R_D = C_1 \div P_1 \dots\dots\dots (7)$$

式中：

R_D --日预期收益

C_1 --投资成本，将停运发生日车辆市场价作为投资成本；

P_1 --投资回收期，自停运发生日起至收回投资成本之日止所需时间(按日计)。

D_D 按公式(8)计算

$$D_D = C_1 \div [(L_S - L_U) \times 365] \dots\dots\dots (8)$$

式中：

D_D --日均折旧额

C_1 --投资成本

L_S --合理使用年限，见 A.4

L_U --已使用年限，按年计算。对于已使用年限大于或等于合理使用年限的，其继续使用期内的已使用年限均按(合理使用年限-1)年计算。

9.2 贬损价值鉴定评估

车辆因事故产生的贬值损失按公式(9)或公式(10)计算，应根据具体情况选择其中一种进行评估，用另一种进行验证，必要时可通过技术分析进行合理调整：

$$V_L = V_B - V_A \dots\dots\dots (9)$$

或

$$V_L = V_B \times S_D \dots\dots\dots (10)$$

式中：

V_L --贬值损失

V_B --事故发生前价值，通常用市场法或重置成本法评估车辆事故发生前价值

V_A --事故修复后价值，通常用市场法或重置成本法评估事故车辆修复后的价值

采用重置成本法时，涉及机动车重置成本和贬值(包括实体性贬值、功能性贬值、经济性贬值)、成新率等参数。

S_D --贬值系数，根据承载式车身结构件受损部位、损伤程度、复方法及修复工艺，经

技术分析后确定，用累加法计算，累加额通常不高于 30%，取值范围见 A.1。

9.3 成新率确定方法

成新率是反映机动车新旧程度的指标。机动车成新率是表示车辆的功能或使用价值占全新机动车的功能或使用价值的比率。也可以理解为机动车的现时状态与机动车全新状态的比率。

机动车的有形损耗率与机动车的成新率的关系是：

$$C = 1 - \lambda \quad \text{或} \quad \lambda = 1 - C$$

式中：C--成新率； λ --有形损耗率。

在机动车鉴定估价的实践中，重置成本法是车辆价值评估的常选办法，要想较为准确地评估车辆的价值，成新率的确定是关键。成新率作为重置成本的一项重要的指标，如何科学、准确地确定该项指标，是车辆评估中的重点和难点。因为成新率的确定不仅需要一定的客观资料和检测手段，而且在很大程度上依靠评估人员的学识和评估经验来进行判断，成新率的估算方法应根据车辆的新旧程度、技术状况价值高低等情况进行选择估算方法，成新率的确定有使用年限法（等速折旧、年数求和、双倍余额等方法）、行驶里程法、整车观测法和部件鉴定法等方法，但是工作中经常采用综合成新率确定。

采用成本法估算评估对象价值常用综合成新率，既考虑了使用年限，又考虑了车辆的实际使用状况，具体应用公式见（11）。

影响机动车成新率的主要因素有车辆技术状况、使用和维修状态、原始制造质量、工作性质、工作条件等 5 个方面，5 个方面的影响权重参照中国汽车流动协会编著的《二手车鉴定评估理论与实务》及实践检验分别取值为 30%、25%、20%、15%、10%。具体调整系数见 A.2，不同折旧法下汽车年限成新率见 A.3，各类型机动车引导报废年限和合理使用年限 A.4；事故车辆贬损率 S_d 对照 A.5。

$$\text{评估对象价值} = \text{重置成本全价} \times \text{综合成新率} \cdots \cdots (11)$$

$$\text{综合成新率} = R_L \times \sigma \times 100\% = (1 - L_u / L_s) \times \sigma \times 100\% \cdots \cdots (12)$$

R_L --重置成本全价；

L_u --表示为已使用年限；

L_s --表示为规定使用年限；

σ --表示为综合调整系数。

综合调整系数应考虑车辆技术状况、维护保养、保值率、制造质量和使用性质等因素，调整系数表见 A.2。

$$\sigma = K_1 \times 30\% + K_2 \times 25\% + K_3 \times 20\% + K_4 \times 15\% + K_5 \times 10\% \cdots \cdots (13)$$

10 撰写报告

鉴定评估报告的撰写应按照中国价格协会印发的《价格鉴证评估文书指引》要求的格式，真实反映评估工作的目的、程序、依据、方法、结果等基本情况。

11 审签报告

11.1 报告审核内容

11.1.1 基础性审核

对委托的主体、内容、要求，车辆基本信息，鉴定意见书(送审稿)的文本格式、形式要件、制作规范等进行审核。

11.1.2 技术性审核

对技术标准、技术规范、技术方法遵守和采用，鉴定评估时点、评估方法选择的合理性；鉴定评估依据的真实性、正确性；配件损伤的关联性，配件更换、维修、取价的合理性；技术分析的逻辑性、准确性，鉴定评估意见的完整性、正确性等进行审核。

11.1.3 合规性审核

对委托的主体、内容、要求，鉴定材料的接收、提取、保管、使用，现场勘验和样本取证，鉴定人的资质、数量、回避、签名，鉴定评估程序，承诺书，资质证书等的合规性进行审核。

11.2 报告审核程序

11.2.1 通则

应分级完成鉴定评估报告的内部审核，宜采用三级审核制度。在审核过程中，如对评估方法和结论存在分歧，审核人可提议召开专家会议集体讨论确定。

11.2.2 一级审核(初审)

项目组长负责对项目参与人完成的报告初稿进行全面审核，初审通过后送交技术审核。

11.2.3 二级审核(技术审核)

鉴定评估机构技术负责人重点对评估方法、维修方案、评估意见等进行技术性审核，审核通过后送交终审审核。

11.2.4 三级审核(终审)

鉴定评估机构负责人或其授权人负责对整个项目和报告进行全面审核，重点审核报告的合规性、基本信息的准确性和评估意见的正确性。

11.3 质量保障与评估

11.3.1 受理审核

委托受理审核通过后，应对材料的真实性、完整性进行严格把控，并对委托书(函)、事故现场照片及其他相关鉴定材料进行分类归档保存。

11.3.2 现场勘验

11.3.3 参与现场勘验的当事人或其代理人应对勘验的内容、流程进行监督，并在现场勘验笔录上签字；若有未到场的，勘验人员应在现场勘验笔录中注明。

11.3.4 应通过现场调查、查看监控、拍照、录像等方式完整采集现场勘验信息，并准确记录。

11.3.5 现场勘验基本完成后，应对以下内容进行现场复核，发现有遗漏或存在相互矛盾的，应及时更正：

11.3.5.1 现场收集的证据是否客观、完整，有无疏漏；

11.3.5.2 证据形式和证据采集程序是否合法；

11.3.5.3 现场照相、现场摄像、勘验笔录的内容是否齐全，与现场状况是否一致；

11.3.5.4 证据之间是否相互印证、相互补充。

12 报告签发

报告正文部分至少有 2 名具有鉴定评估资格的鉴定人签字，其中至少有 2 名为现场勘验参与人，并加盖鉴定评估机构公章或专用章。

13 报告送达和归档

13.1 报告送达

应按照有关规定或与委托人约定的方式向委托人送达鉴定意见书。

13.2 报告归档和保存

鉴定评估机构完成委托的鉴定事项后，应按照规定将鉴定评估报告以及在鉴定过程中形成的有关材料整理立卷，归档保管。

鉴定评估报告档案的保存期限不少于 15 年。属于法定鉴定评估业务的，保存期限不少于 30 年。

14 其他

本技术规范经云南省价格鉴证评估行业协会专家委员会组织评审，并经协会会员代表理监事会审议通过，为云南省价格鉴证评估行业的团体标准，《云南省机动车停运损失及贬损价值价格鉴证评估技术规范》T/YNPA 02-2025 由云价鉴评协负责解释，自 2025 年 3 月 18 日起施行。

关于机动车交通事故车辆及财产损失、二手车、二手纯电乘用车、乘用车、商务车等已有国家标准、行业标准或中国价格协会有明确文件规定的，按照相关文件执行。

附录 A
(资料性)

A.1 贬值系数

受损部位		修复方法	贬值系数 (%)
承载式车身	左右前纵梁	切割、焊接	3~7
		整形修复	2~5
	左右后纵梁	切割、焊接	3~7
		整形修复	2~4
	左右下边梁	切割、焊接	3~5
		整形修复	2~4
	左右 A、B、C 柱	切割、焊接	3~6
		整形修复	2~4
	车底纵梁及底板	切割、焊接	3~7
		整形修复	2~4
	前后围板	切割、焊接	2~5
		整形修复	1~3
	左右前减震器座部位	切割、焊接	2~4
		整形修复	1~2
	左右后减震器座部位	切割、焊接	2~4
		整形修复	1~2
	左右后减震器座部位	切割、焊接	2~4
		整形修复	1~2

A. 2 机动车成新率调整系数 σ

影响因素	因素分级	调整系数	权重 (%)
K ₁ 技术状况	好	1.0	30
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
	差	0.6	
K ₂ 维护保养	好	1.0	25
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
K ₃ 制造质量	进口	1.0	20
	国产名牌	0.9	
	进口非名牌	0.8	
	走私罚没、国产非名牌	0.7	
K ₄ 工作性质	私用	1.0	15
	公务、商务	0.7	
	营运	0.5	
K ₅ 工作条件	较好	1	10
	一般	0.8	
	差	0.6	

A. 3 不同折旧法下的汽车年限成新率

已使用 年限 Y	规定使用年限 G=15 年			规定使用年限 G=10 年			规定使用年限 G=8 年		
	等速 折旧 法	加速折旧法		等速折 旧法	加速折旧法		等速折 旧法	加速折旧法	
		年数求 和法	双倍余 额递减 法		年数求 和法	双倍余额 递减法		年数求 和法	双倍余 额递减 法
1	93.33	87.50	86.67	90.00	81.82	80.00	87.50	77.78	75.00
2	86.67	75.83	75.11	80.00	65.46	64.00	75.00	58.34	56.25
3	80.00	65.00	65.10	70.00	50.91	51.20	62.50	41.67	42.19
4	73.33	55.00	56.42	60.00	38.18	40.96	50.00	27.78	31.64
5	66.67	45.83	49.89	50.00	27.27	32.77	37.50	16.67	23.73
6	60.00	37.50	42.38	40.00	18.18	26.21	25.00	8.34	17.80
7	53.33	30.00	36.78	30.00	10.91	20.97	12.50	2.78	13.50
8	46.67	23.33	31.83	20.00	5.46	16.78	0.00	0.00	10.01
9	40.00	17.50	27.58	10.00	1.82	13.42			
10	33.33	12.50	23.91	0.00	0.00	10.74			
11	26.67	8.33	20.72						
12	20.00	5.00	17.96						
13	13.33	2.50	15.56						
14	6.67	0.83	13.49						
15	0.00	0.00	11.69						

A.4 各类型机动车引导报废行驶里程和合理使用年限表

车钠类型与用途					强制报废年限 (年)	引导报废行驶里程万 (Km)	合理使用年限 (年)	
汽车	载客	营运	出租 客运	小、微型	8	60	8	
				中型	10	50	8	
				大型	12	60	10	
			租赁			15	60	12
			教练	小型	10	50	8	
				中型	12	50	10	
				大型	15	60	12	
			公交客运			13	40	10
			其他	小、微型	10	60	8	
				中型	15	50	10	
				大型	15	80	10	
		专用校车			15	40	12	
		非 营 运	小、微型客车、大型轿车			--	60	15
			中型客车			20	50	15
			大型客车			20	60	15
	载 货	微型			12	50	8	
		中、轻型			15	60	10	
		重型			15	70	10	
		危险品运输			10	40	8	
		三轮汽车、装用单缸发动机的低速货车			9	--	6	
		装用多冠发动机的低速货车			12	30	8	
汽车	专项作 业	有载货功能			15	50	10	
无载货功能			30	50	20			
挂 车	半挂车	集装箱			20	--	15	
		危险品运输			10	--	10	
		其他			15	--	10	
	全挂车	10			10	--	8	
摩 托 车	正三 轮			12	10	8		
	其他			13	12	10		
车辆为乘用车								

A.5 事故车辆贬损率 SD 对照表

部件	贬值系数	备注
前后纵梁	10%~15%	根据车梁变形大小、吸能区是否出现折皱、修复后的状态、钣金修复还是割断焊接确定贬值系数。轻度受损减值 1%~3%。
左右边梁	3%~5%	钣金修复后减值。
A 柱、B 柱、C 柱	5%~10%	根据修复后的状态、钣金修复还是割断焊接确定贬值系数。
前后围板、后箱底板	3%~5%	根据修复后的状态、钣金修复还是割断焊接确定贬值系数。
更换零件（含覆盖件）	1%~2%	无法安装牢固、到位。
喷漆色差	0.5%	
车身变形	12%~18%	钣金修复后造成轴距左右差值 1cm（含）以上，四轮定位目测发现车轮倾角有偏差，轮胎非正常磨损。
	按前后纵梁受损处理	钣金修复后造成轴距左右差值 1cm 以下，按前后纵梁受损处理。
	20%、10%	使用期在半年内的高档车减值比例增加 20%，中低档车增加 10%左右。
	40%	车身中部切割。
水泡事故车	10%~40%	轻微泡水减值 10%，严重泡水减值 20%-40%。
火烧事故车	10%~40%	可参考湖北省机动车（二手车）鉴定评估技术规范的规定，轻微火烧事故减值 10%，严重火烧事故 20%~40%。

参 考 文 献

- [1] JT/T 795—2023 事故汽车修复规范
- [2] GB-T30323-2013 二手车鉴定评估技术规范
- [3] T/CADA 18-2021 乘用车鉴定评估技术规范
- [4] T/CADA 23-2022 商务车鉴定评估技术规范
- [5] 价格鉴证评估执业规范（中价协〔2024〕13号）
- [6] 交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估技术规范（中价协〔2020〕40号）
- [7] 万学群, 张珏. 机动车价格评估理论与实务[M]. 北京: 中国市场出版社, 2013.