

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՆԱԽԿԻՆՈՒՄ ՎՆԱՍՎԱԾ և ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՄԱՆ ԵՆԹԱԿԱ ԴԻՄԱՊԱԿՈՒ ՄՆԱՑՈՐԴԱՅԻՆ ԱՐԺԵՔԻ ՀԱՇՎԱՐԿՈՒՄԸ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻՆ ՊԱՏՃԱՌՎԱԾ ՎՆԱՍԻ ՉԱՓԻ ՀԱՇՎԱՐԿՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

Հակոբյան Ա.Ե., Թավադյան Գ.Կ.

Փորձաքննությունների ազգային բյուրո,

Երևան, Հայաստան

Հոդվածում ներկայացվել է դատական ապրանքագիտական փորձաքննությամբ տրանսպորտային միջոցներին պատճառված վնասի չափի հաշվարկման դեպքում նախկինում վնասված դիմապակու մեկ անգամ ևս վնասման արդյունքում վերջինիս մնացորդային արժեքի հաշվարկի համար նոր, առավել արդյունավետ և կիրառական մեթոդական մոտեցում: Վնասի չափի հաշվարկման նշված մեթոդական մոտեցումը թույլ կտա առավել ճշգրիտ հաշվարկել տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափն այն իմաստով, որ նվազագույնի կհասցվի հաշվարկի սուբյեկտիվությունը: Վերջինս կայանում է տրանսպորտային միջոցի դիմապակու նախկինում արդեն իսկ վնասված լինելու պայմաններում վնասի չափի հաշվարկներում փորձագիտական տարբեր մեթոդական մոտեցումների կիրառմամբ տարբեր մոտարկելի արդյունքներ արձանագրելու մեջ:

Բանալի բառեր. ապրանքագիտական փորձաքննություն, տրանսպորտային միջոց, պատճառված վնաս, վնասված դիմապակի, մնացորդային արժեք:

Ինչպես հայտնի է ապրանքագիտական փորձաքննությունները նշանակվում են նաև տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափի պարզման նպատակով: Կարող են իրականացվել տարբեր տեսակի փորձագիտական հետազոտություններ՝ այդ թվում նաև համալիր փորձաքննությունների իրականացման շրջանակներում: Ապրանքագիտական փորձաքննությունների ոլորտում հատուկ տեղ է գրավում վնասված տրանսպորտային միջոցների փորձաքննությունների իրականացումը:

Շատ հաճախ ապրանքագիտական փորձաքննությանը ներկայացված վնասված վիճակում գտնվող տրանսպորտային միջոցներին պատճառված վնասի չափի պարզման նպատակով իրականացվող փորձագիտական հետազոտությունների ժամանակ պարզվում է, որ դիմապակու շրջանում ստացված հարվածն անմիջական ներգործություն

Թղթակցական հասցեն՝ Հակոբյան Արգիշտի Եղիայի, ապրանքագիտական բաժնի փորձագետ, ՀՀ ԳԱԱ «Փորձաքննությունների ազգային բյուրո» ՊՈԱԿ, Հայաստան, ք. Երևան, Իսակովի պող., 24, e-mail: argishti95@mail.ru

է ունեցել և վնասել է դիմապակին: Փորձագիտական հետազոտությամբ պարզվում է, որ տրանսպորտային միջոցի դիմապակու վնասվածքն իր ձևով և տեղադրությամբ խիստ տարբերվում է դիմապակու վրա առկա այլ վնասվածքներից: Տարբերվող հատկանիշներից են նաև տարբեր ժամանակահատվածներում առաջացած ճաքերի միմյանց տարբեր անկյան տակ հատվելը, որի արդյունքում ճաքի ուղեգիծը վերջանում է արդեն իսկ առկա ճաքի հետ հատվելուց և չի ունենում շարունակություն: Այստեղից կարելի է եզրակացնել, որ տրանսպորտային միջոցի դիմապակին նախկինում արդեն իսկ վնասված է եղել:

Այն դեպքում, երբ հնարավոր է դառնում տարանջատել դիմապակու նախկին վնասվածքները նոր վնասվածքներից և պարզվում է, որ նախկինում վնասված դիմապակու վնասվածքներն ուղեկցվում են այնպիսի վնասվածքային հատկանիշներով, որոնցից կարելի է եզրակացնել, որ նախկինում վնասված դիմապակին այսպես թե այնպես զուտ ապրանքագիտական տեսանկյունից պիտանի չի եղել հետագա նպատակային շահագործման համար, ապա տրանսպորտային միջոցի վնասի հաշվարկյան ժամանակ նպատակահարմար չէ նոր վնասվածքներով ուղեկցվող նախկինում վնասված դիմապակին փոխարինել և արժեքը ներառել տրանսպորտային միջոցի վնասի չափի մեջ, քանի որ այն նոր վնասվածք ստանալու պահին արդեն իսկ երկրորդային շուկայում որպես պահեստամաս այլևս արժեք չի ունեցել և անպիտան դետալ է եղել հետագա շահագործման համար:

Գործնականում հանդիպում են այնպիսի դեպքեր, երբ հնարավոր է դառնում տարանջատել դիմապակու նախկին վնասվածքները նոր վնասվածքներից: Այդուհանդերձ, պարզվում է, որ նախկինում վնասված դիմապակու հին և նոր վնասվածքներն ուղեկցվում են այնպիսի վնասվածքային հատկանիշներով, որոնցից կարելի է եզրակացնել, որ նախկինում վնասված դիմապակին նոր վնասվածքով դեռ պիտանի է հետագա շահագործման համար: Այն դեպքում, երբ դիմապակու վրա առաջացած նոր վնասվածքը տեխնիկական տեսանկյունից հնարավոր է վերանորոգել, ապա տրանսպորտային միջոցի վնասի չափի հաշվարկման ժամանակ վնասի չափի մեջ ներառվում է նոր վնասվածքը վերանորոգելու համար անհրաժեշտ ծախսերի արժեքը, առանց հաշվի առնելու նախկին վնասվածքները:

Սակայն գործնականում հանդիպում են այնպիսի դեպքեր, երբ հնարավոր է դառնում տարանջատել դիմապակու նախկին վնասվածքները նոր վնասվածքներից, և պարզվում է, որ նախկինում վնասված դիմապակու վնասվածքներն ուղեկցվում են այնպիսի վնասվածքային հատկանիշներով, որոնցից կարելի է եզրակացնել, որ նախկինում վնասված դիմապակին պիտանի է եղել հետագա շահագործման համար, սակայն և անպիտան է դարձել նոր վնասվածք ստանալուց հետո: Այս պարագայում, երբ տեղում կատարված փորձագիտական հետազոտությամբ պարզվում է, որ նախկինում արդեն իսկ վնասված դիմապակին նոր վնասվածք ստանալուց հետո՝ զուտ ապրանքագիտական

տեսանկյունից, այլևս պիտանի չէ հետագա շահագործման, գործնականում ընդունված է՝ նախկինում արդեն իսկ վնասված, բայց շահագործման համար դեռ պիտանի դիմապակին փոխարինել տվյալ տրանսպորտային միջոցի շահագործողական մաշվածությանը համապատասխանող նախկինում օգտագործված գործարանային արտադրությամբ դիմապակով և արժեքը ներառել տրանսպորտային միջոցի վնասի չափի հաշվարկման գործընթացում, կամ՝ վերջինիս բացակայության պայմաններում, նոր, գործարանային արտադրության դիմապակուց մասհանելով տրանսպորտային միջոցի հաշվարկային մեծությամբ ստացված մաշվածությունն՝ արտահայտված տոկոսով, ստացված արժեքը ներառել վնասի չափի հաշվարկման գործընթացում, կամ՝ նոր, ոչ գործարանային արտադրությամբ դիմապակով, եթե փորձագիտական հետազոտությամբ ապացուցվում է, որ նախկինում վնասված դիմապակին ոչ գործարանային արտադրության է, և արժեքը ներառել տրանսպորտային միջոցի վնասի չափի հաշվարկման գործընթացում, կամ՝ ընդհանրապես այն չներառել տրանսպորտային միջոցի վնասի չափի հաշվարկման գործընթացում, այն պատճառաբանությամբ, որ դիմապակին նախկինում վնասված է եղել և երկորդային շուկայում վնասված դիմապակին որպես տրանսպորտային միջոցի համար օգտագործվող պիտանի պահեստամաս այլևս արժեք չունի [1]:

Գործնականում ընդունված նման մոտեցումը խիստ սուբյեկտիվ է այն պատճառաբանությամբ, որ ներկայիս տեխնոլոգիական զարգացումները թույլ են տալիս վերանորոգել այնպիսի վնասվածքներով դիմապակիները, որոնց վերանորոգումը տեխնիկապես հնարավոր է և այն տնտեսապես հիմնավորված է, քանի որ տվյալ դեպքում վերանորոգման ծախսերը չեն գերազանցի նախքան վնասվելը դետալի արժեքի 80 տոկոսը [2], վերանորոգման արժեքն ավելի բարձր չի լինի և/կամ հավասար դետալի մինչ վնասվելն ունեցած սկզբնական ապրանքային տեսքով և վիճակով շուկայական արժեքից [3]:

Այն դեպքերում, երբ դիմապակու վրա առաջացած նախկին վնասվածքն առաջացման վաղ շրջանում ենթակա է եղել վերանորոգման և նախկինում արդեն իսկ վնասված դիմապակին նոր վնասվածք ստանալուց հետո՝ զուտ ապրանքագիտական տեսանկյունից, այլևս պիտանի չի դարձել հետագա շահագործման համար, ապա տրանսպորտային միջոցի վնասի չափի հաշվարկման ժամանակ հարկ է պարզել դիմապակու մնացորդային արժեքը՝ վնաչի չափի առավել ճշգրիտ պարզման նպատակով:

Ինչպես արդեն նշվել է, վնասված և հետագա նպատակային շահագործման համար անպիտան դարձած դիմապակիները գործնականում տրանսպորտային միջոցների վնասի չափի հաշվարկման ժամանակ դիտարկվում են որպես փոխարինվող դետալ, իսկ տրանսպորտային միջոցի վնասի չափի հաշվարկում ներառվում է տվյալ տրանսպորտային միջոցի շահագործողական մաշվածությանը համապատասխանող, նախկինում օգտագործված գործարանային արտադրությամբ դիմապակու արժեքը, կամ՝ վերջինիս բացակայության պայմաններում այն արժեքը, որը ստացվում է նոր,

գործարանային արտադրության դիմապակու արժեքից մասհանելով տրանսպորտային միջոցի հաշվարկային մեծությամբ ստացված մաշվածությունն արտահայտված տոկոսային արժեքով, կամ՝ նոր, ոչ գործարանային արտադրության դիմապակու արժեքը, եթե փորձագիտական հետազոտությամբ ապացուցվում է, որ նախկինում վնասված դիմապակին ոչ գործարանային արտադրության է:

Նման պայմաններում, երբ դիմապակին նախկինում արդեն իսկ վնասված է եղել, տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափի ստույգ պարզման համար անհրաժեշտ է հաշվարկել վնասված դիմապակու մնացորդային արժեքը: Դիմապակու վերանորոգմամբ զբաղվող մասնագետների հետ խորհրդատվությունների արդյունքում պարզվել է, որ ճաքած և/կամ վնասված դիմապակիները, կախված վնասվածքի առաջացման և համապատասխան վերանորոգման ներկայացնելու ժամանակահատվածի տևողությունից, կարող են վերանորոգման ենթակա լինել կամ չլինել: Վերանորոգման ենթակա չեն այն վնասվածքները, որոնց եզրային հատվածներն ուղեկցվում են աղտոտվածության շերտանստվածքներով, իսկ այն վնասվածքները, որոնք նոր են առաջացել և վերջիններիս եզրային հատվածները չեն ուղեկցվում աղտոտվածության շերտանստվածքներով՝ ենթակա են վերանորոգման: Պայմանականորեն հիմք ընդունելով այն հանգամանքը, որ վնասված դիմապակու վնասվածքն առաջացման վաղ շրջանում ենթարկվել է վերանորոգման, օգտագործված գործարանային արտադրության դիմապակու դեպքում նախկինում վնասված դիմապակու մնացորդային արժեքը հավասար կլինի օգտագործված գործարանային արտադրության դիմապակու շուկայական արժեքից մասհանած վնասվածքի վերանորոգման համար անհրաժեշտ շուկայական արժեքը.

$$M_n = L O_n - V U_n \quad (1)$$

որտեղ՝

M_n - դիմապակու մնացորդային արժեք,

$L O_n$ - նախկինում օգտագործված դիմապակու արժեք,

$V U_n$ - դիմապակու վերանորոգման արժեք:

Նոր գործարանային արտադրության դիմապակու դեպքում նախկինում վնասված դիմապակու մնացորդային արժեքը հավասար կլինի նոր գործարանային արտադրության դիմապակու շուկայական արժեքից մասհանած կուտակված հաշվարկային մաշվածությունն՝ արժեքային արտահայտությամբ և վնասվածքի վերանորոգման համար անհրաժեշտ շուկայական արժեքը.

$$M_n = L F_n - S U_{\text{կմ}} - V U_n \quad (2)$$

որտեղ՝

M_n - դիմապակու մնացորդային արժեք,

$L F_n$ - նոր գործարանային դիմապակու արժեք,

$SU_{\text{կմ}}$ – տրանսպորտային միջոցի կուտակված մաշվածությունն արտահայտված արժեքով,

$ՎԱ_{\eta}$ – դիմապակու վերանորոգման արժեք:

Նոր ոչ գործարանային արտադրության դիմապակու դեպքում նախկինում վնասված դիմապակու մնացորդային արժեքը հավասար կլինի նոր ոչ գործարանային արտադրության դիմապակու շուկայական արժեքից մասհանած վնասվածքի վերանորոգման համար անհրաժեշտ շուկայական արժեքը.

$$ՄԱ_{\eta} = \text{ՆՈԳ}_{\eta} - SU_{\text{կմ}} \quad (3)$$

որտեղ՝

$ՄԱ_{\eta}$ - դիմապակու մնացորդային արժեք,

ՆՈԳ_{η} – նոր, ոչ գործարանային արտադրության դիմապակու արժեք,

$ՎԱ_{\eta}$ – դիմապակու վերանորոգման արժեք:

Ստորև բերվել է պայմանական հաշվարկի օրինակ:

Փորձագիտական հետազոտության է ներկայացվել «TOYOTA» մակնիշի «LC 150 4.0 GAS» տիպարի տրանսպորտային միջոցը, որը 2011 թվականի արտադրության է, վազքաչափի ցուցիչը արտացոլում է 156590 կմ վազքաչափի ցուցմունք: Փորձագիտական հետազոտությամբ պարզվել է, որ վնասված է տրանսպորտային միջոցի դիմապակին, որը նոր վնասվածքից զատ ունի նաև նախկին վնասվածք: Պարզվել է նաև, որ նախկինում արդեն իսկ վնասված դիմապակին գործարանային արտադրության է: Կատարվել է շուկայի համակարգված դիտարկում և պարզվել է, որ 2011 թվականի «TOYOTA» մակնիշի «LC 150 4.0 GAS» տիպարի տրանսպորտային միջոցի օգտագործված բավարար ապրանքային վիճակում գտնվող դիմապակու արժեքը տատանվում է 170000 ՀՀ դրամից 190000 ՀՀ դրամի սահմաններում՝ միջինում կազմելով 180000 ՀՀ դրամ: Դիմապակու վնասվածքի վերանորոգման արժեքը կազմում է մոտ 55000 ՀՀ դրամ, ընդ որում՝ վերանորոգման արժեքը ձևավորվում է վնասվածքի չափերից, իսկ վերանորոգողների կողմից գնառաջարկը տրվում է 1սմ-ի համար անհրաժեշտ վերանորոգման արժեքով: Այսպիսով դիմապակու մնացորդային արժեքը կկազմի.

$$ՄԱ_{\eta} = \text{ՆՈ}_{\eta} - ՎԱ_{\eta} = 180000 - 55000 = 125000 \text{ ՀՀ դրամ}$$

Այն դեպքում, երբ շուկայի համակարգված դիտարկման արդյունքում բավարար քանակությամբ և արժանահավատ տեղեկատվություն ձեռք չի բերվում 2011 թվականի «TOYOTA» մակնիշի «LC 150 4.0 GAS» տիպարի տրանսպորտային միջոցի օգտագործված բավարար ապրանքային վիճակում գտնվող դիմապակու արժեքի վերաբերյալ, պարզվում է «TOYOTA» մակնիշի «LC 150 4.0 GAS» տիպարի տրանսպորտային միջոցի նոր, գործարանային արտադրության դիմապակու արժեքը, որը տատանվում է 340000 ՀՀ դրամից 360000 ՀՀ դրամի սահմաններում՝ միջինում կազմելով 350000 ՀՀ դրամ: Հաշվի առնելով փորձաքննությանը ներկայացված «TOYOTA» մակնիշի «LC 150 4.0 GAS» տիպարի տրանսպորտային միջոցի արտադրության տարեթիվն ու վազքաչափի ցուցիչի

ցուցմունքը, հաշվարկվում է տվյալ տրանսպորտային միջոցի մաշվածությունը, որը համաձայն մասնագիտական գրականության կազմում է շուրջ 48,59% [4, էջ 160]:

Այսպիսով դիմապակու մնացորդային արժեքը կկազմի.

$$M_{\eta} = S_{\eta} - S_{\eta} \cdot \frac{U_{\eta}}{100} = (350000 - (350000 \times 48,59 / 100)) - 55000 \approx 124935 \ll \text{դրամ:}$$

Այն դեպքում, երբ պարզվում է, որ նախկինում արդեն իսկ վնասված դիմապակին գործարանային արտադրության չէ, կատարվում է շուկայի համակարգված դիտարկում և պարզվում է, որ 2011 թվականի «TOYOTA» մակնիշի «LC 150 4.0 GAS» տիպարի տրանսպորտային միջոցի ոչ գործարանային արտադրության դիմապակու արժեքը տատանվում է 90000 \ll դրամից 100000 \ll դրամի սահմաններում՝ միջինում կազմելով 95000 \ll դրամ:

Այսպիսով դիմապակու մնացորդային արժեքը կկազմի.

$$M_{\eta} = S_{\eta} - S_{\eta} \cdot \frac{U_{\eta}}{100} = 95000 - 55000 = 40000 \ll \text{դրամ:}$$

Այսպիսով, հիմք ընդունելով հաշվարկների նման մոտեցումները, կարելի է հաշվարկել նախկինում արդեն իսկ վնասված դիմապակու մնացորդային արժեքը: Վերը ներկայացված նոր մեթոդական մոտեցումը թույլ կտա առավել ճշգրիտ հաշվարկել տրանսպորտային միջոցին պատճառված վնասի չափը՝ նվազագույնի հասցնելով հաշվարկի սուբյեկտիվությունը:

Գրականության ցանկ

1. Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки (Методические рекомендации для судебных экспертов) Москва 2013:
2. ԱՊՊԱ ընդհանուր պայմաններ, RL 1-001, Հավելված 8.1, Գլուխ 4. Վնասների գնահատման մեթոդաբանությունը, կետ 4:
3. \ll ԳԱԱ «Փորձաքննությունների ազգային բյուրո» ՊՈԱԿ, ՓԱԲ-03/10-Բ/Ը-002 ընթացակարգ:
4. «Теория и практика судебной экспертизы» № 1 (9) Март 2008:

РАСЧЕТ ОСТАТОЧНОЙ СТОИМОСТИ РАНЕЕ ПОВРЕЖДЕННОГО И ОТРЕМОНТИРОВАННОГО ЛОБОВОГО СТЕКЛА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА МОМЕНТ ПОДСЧЕТА СУММЫ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ

Акопян А.Э., Тавадян Г.К.

В статье представлен новый перспективный и эффективный методологический подход расчета остаточной стоимости ранее поврежденного

лобового стекла автотранспортного средства в результате повторного повреждения, выполняемого в рамках судебно-товароведческой экспертизы. В статье описаны характерные признаки разработанного при проведении судебно-товароведческих экспертиз методологического подхода, который позволяет корректно рассчитать размер ущерба, причиненного автотранспортному средству, принимая к сведению возможности минимизации субъективизма. Авторами предложен метод, суть которого заключается в регистрации средне приближенных результатов с использованием различных экспертно-методических подходов при расчетах суммы ущерба, при условии, что лобовое стекло автотранспортного средства ранее было повреждено.

Ключевые слова: осмотр товара, транспортное средство, расчет причиненного ущерба, поврежденное лобовое стекло, остаточная стоимость.

CALCULATION OF THE RESIDUAL VALUE OF THE PREVIOUSLY DAMAGED AND REPAIRABLE WINDSHIELD OF THE VEHICLE WHEN CALCULATING THE AMOUNT OF DAMAGE CAUSED TO THE VEHICLE

Hakobyan A., Tavadyan G.

The article presents a new, more efficient and applied methodological approach for calculating the residual value of a previously damaged windshield as a result of one more damage in the case of calculating the amount of damage caused to vehicles by forensic commodity expertise. The specified methodical approach to calculating the amount of damage will allow more accurate calculation of the amount of damage caused to the vehicle in the sense that the subjectivity of the calculation will be minimized: the latter consists in recording different approximate results using different expert methodological approaches in the calculations of the amount of damage in the conditions of the vehicle's windshield being previously damaged.

Keywords: commodity expertise, vehicle, damage caused, damaged windshield, residual value.

Ներկայացվել է խմբագրության 18.08.2022

Ընդունվել է տպագրության 09.11.2022