

Оценка стоимости объектов гражданских прав  
**ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Ацэнка вартасці аб'ектаў грамадзянскіх праў  
**АЦЭНКА ТРАНСПАРТНЫХ СРОДКАЎ**

Издание официальное

БЗ 3-2007



### **Предисловие**

Цели, основные принципы, положения по государственному регулированию и управлению в области технического нормирования и стандартизации установлены Законом Республики Беларусь «О техническом нормировании и стандартизации»

1 РАЗРАБОТАН республиканским унитарным предприятием «Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника» (БелНИИТ «Транстехника»)

ВНЕСЕН Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

2 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 14 марта 2007 г. № 15

3 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Настоящий стандарт не может быть воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Госстандарта Республики Беларусь

---

Издан на русском языке

**Содержание**

1 Область применения .....	1
2 Нормативные ссылки.....	1
3 Термины и определения .....	1
4 Общие положения .....	3
5 Классификация транспортных средств .....	4
6 Виды стоимости .....	4
7 Методы оценки и расчета стоимости.....	5
8 Основные предпосылки и ограничения .....	8
9 Требования к исходной информации.....	8
10 Порядок проведения оценки.....	10
11 Требования к результату и документам оценки .....	14
Библиография .....	15



---

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

---

**Оценка стоимости объектов гражданских прав  
ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ****Ацэнка вартасці аб'ектаў грамадзянскіх праў  
АЦЭНКА ТРАНСПАРТНЫХ СРОДКАЎ****Valuation of objects of civil rights  
Valuation of vehicles**

---

Дата введения 2007-05-15

**1 Область применения**

Настоящий стандарт распространяется на оценку стоимости транспортных средств (далее – ТС).

Настоящий стандарт не распространяется на оценку стоимости космических аппаратов, воздушных судов военно-воздушных сил, трубопроводного магистрального транспорта, ТС, являющихся неотъемлемой частью объектов промышленной и гражданской недвижимости (лифты для перемещения людей и грузов, промышленный пневматический транспорт), раритетных ТС.

Положения стандарта предназначены для применения исполнителями оценки.

**2 Нормативные ссылки**

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:

СТБ 52.0.01-2007 Оценка стоимости объектов гражданских прав. Общие положения

СТБ 52.4.01-2007 Оценка стоимости объектов гражданских прав. Оценка машин, оборудования, инвентаря, материалов

СТБ 984-95 (ИСО 3779-83, ИСО 3780-83, ИСО 4030-83) Средства транспортные. Маркировка

СТБ 1218-2000 Разработка и постановка продукции на производство. Термины и определения

ГОСТ 27.002-89 Надежность в технике. Основные понятия. Термины и определения

ГОСТ 16504-81 Система государственных испытаний продукции. Испытания и контроль качества продукции. Основные термины и определения

ГОСТ 18322-78 Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения

ГОСТ 31286-2005 Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации (далее – ТНПА) по каталогу, составленному по состоянию на 1 января текущего года, и по соответствующим информационным указателям, опубликованным в текущем году.

Если ссылочные ТНПА заменены (изменены), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться замененными (измененными) ТНПА. Если ссылочные ТНПА отменены без замены, то положение, в котором дана ссылка на них, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

**3 Термины и определения**

В настоящем стандарте применяют термины с соответствующими определениями, приведенные в СТБ 52.0.01, СТБ 52.4.01, СТБ 984, СТБ 1218, ГОСТ 27.002, ГОСТ 18322, ГОСТ 31286, [1] – [5], а также следующие термины с соответствующими определениями:

**3.1 транспортное средство; ТС:** Устройство, предназначенное для перевозки людей и (или) грузов, а также для перевозки установленного на нем оборудования [1].

**3.2 дорожное ТС:** ТС, предназначенное для эксплуатации преимущественно на автомобильных дорогах общего пользования всех категорий (ГОСТ 31286).

Примечание – К дорожным ТС относятся грузовые, легковые и грузо-пассажирские автомобили, специальные автомобили (санитарные, пожарные и др.), автобусы, мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры, тракторы (в том числе ТС, созданные на их базе), дорожные машины, троллейбусы, прицепы, полуприцепы и др.

**3.3 рельсовое дорожное ТС:** ТС, участвующее в дорожном движении по специально проложенному для него наземному рельсовому пути и не являющееся железнодорожным ТС (трамвай).

**3.4 водное ТС:** Самоходное или несамоходное плавучее искусственное сооружение, используемое для перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования [2].

Примечание – К водным ТС относятся грузовые, пассажирские, грузо-пассажирские суда всех классов, буксирные суда, суда технического флота, паромы, самоходные и несамоходные баржи, стоечные суда, катера, глиссеры, водные мотоциклы, яхты и др.

**3.5 воздушное судно:** Летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды, и подлежащий государственной регистрации в случаях, предусмотренных законодательством [5].

**3.6 железнодорожное ТС:** ТС, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов по железнодорожному пути [3].

Примечание – К железнодорожным ТС относятся локомотивы, вагоны, электропоезда, дизель-поезда, автотрисы, ТС метрополитена и т. д.

**3.7 новое ТС:** ТС, еще не эксплуатировавшееся и предлагаемое для продажи на первичном рынке.

**3.8 гарантийное ТС:** ТС, имеющее действующую гарантию изготовителя или его представителя по пробегу, ресурсу или сроку эксплуатации.

**3.9 исправное ТС:** ТС, техническое состояние и комплектация которого соответствуют техническим условиям изготовителя ТС, а также требованиям законодательства Республики Беларусь по эксплуатации ТС, обеспечивающих безопасность жизни и здоровья граждан, предотвращение причинения вреда имуществу, нанесения вреда окружающей среде (экологическая безопасность), имеющее допуск уполномоченного органа на право эксплуатации.

Примечание – Воздушное судно считают исправным при условии, что планер, двигатели и комплектующие изделия имеют остаток ресурса и срока службы, полностью укомплектованы согласно перечню в пономерной документации (формуляры, бортовой журнал и др.); на воздушном судне выполнено очередное техническое обслуживание, предусмотренное регламентом, устранены неисправности и их последствия; оформлена производственно-техническая и пономерная документация, исправность воздушного судна подтверждена подписями соответствующих должностных лиц в карте-наряде.

**3.10 поврежденное ТС:** ТС, имеющее повреждения его частей, разукмплектованное или негодное к дальнейшей эксплуатации в связи с несоответствием его технического состояния требованиям безопасной эксплуатации ТС.

**3.11 погибшее (уничтоженное) ТС:** Поврежденное ТС, ремонт которого технически невозможен или экономически нецелесообразен.

Примечание – Экономически нецелесообразным считается ремонт, если ожидаемые расходы (с учетом налоговых платежей) на него превышают установленное значение (в процентах) от рыночной стоимости идентичного объекта по состоянию на дату оценки, указанную в договоре на оказание услуги.

**3.12 часть ТС:** Агрегаты, узлы, механизмы, детали ТС, которые могут быть выделены и обособлены на основе технической документации на ТС.

**3.13 годные части ТС:** Части погибшего (уничтоженного) ТС, соответствующие требованиям ТНПА и технической документации изготовителя.

**3.14 отсутствующая часть ТС:** Часть ТС, предусмотренная изготовителем, отсутствие которой выявлено оценщиком в результате осмотра ТС на дату оценки.

**3.15 обновление ТС:** Ремонт поврежденного дорожного ТС и устранение эксплуатационных дефектов при использовании новых частей, заменяющих поврежденные, с учетом их износа до повреждения дорожного ТС.

**3.16 износ части ТС:** Износ части ТС в результате эксплуатации.

**3.17 осмотр ТС:** Органолептический контроль ТС в целях его идентификации, определения технического состояния, выявления и фиксации повреждений и дефектов частей, а также определение вида и трудоемкости ремонтных работ.

**3.18 идентификация ТС:** Комплексное исследование, включающее в себя установление конструктивных, функциональных и эксплуатационных характеристик ТС, определяющих его марку, модель, модификацию; исследование маркировочных обозначений и других тождественных характеристик ТС в целях расшифровки информации о ТС и применения ее при определении стоимости ТС; соответствие установленных данных записям в сопровождающей документации и характеристикам на ТС.

**3.19 идентификационный номер (изделия); VIN:** Структурная комбинация знаков, позволяющая идентифицировать произведенные в мире конкретные изделия (СТБ 984).

Примечание – Уникальный номер, присваиваемый изготовителем ТС, который содержит информацию о марке ТС, месте его выпуска, основных характеристиках.

**3.20 скрытый дефект:** Дефект, который не может быть выявлен при осмотре ТС.

**3.21 эксплуатационный дефект:** Дефект, вызванный ненадлежащими условиями эксплуатации ТС.

**3.22 средства технического диагностирования:** Оборудование, приборы и инструменты, предназначенные для количественной оценки технического состояния ТС (функционирования, работоспособности, неисправности и пр.) по различным диагностическим параметрам.

**3.23 дополнительное оборудование:** Оборудование, устанавливаемое изготовителем на всех ТС данной серии по индивидуальному заказу, а также не запрещенное законодательством к установке оборудование, установленное на ТС в процессе его эксплуатации помимо серийного оборудования.

**3.24 неисправное состояние (неисправность) ТС:** Состояние ТС, при котором оно не соответствует хотя бы одному из требований ТНПА и (или) конструкторской документации (ГОСТ 27.002).

**3.25 утрата товарного вида ТС:** Износ, вызванный повреждением ТС с последующими ремонтными воздействиями, приведшими к ухудшению внешнего вида, снижению надежности ТС или защитных свойств покрытия его частей.

**3.26 дорожно-транспортное происшествие:** Происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического ТС, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица [1].

**3.27 транспортный аварийный случай:** Происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находящегося в движении водного ТС, в результате чего повреждены ТС, грузы, сооружения, погибли или ранены люди [2].

**3.28 гарантийный ресурс воздушного судна:** Нарботка изделия в часах, посадках, циклах или в других единицах измерения, до завершения которой изготовитель гарантирует и обеспечивает выполнение определенных требований к изделию при условии соблюдения эксплуатирующей организацией правил эксплуатации в соответствии с согласованными режимами эксплуатации и регламентами технического обслуживания и ремонта, в том числе правил хранения или транспортирования.

**3.29 назначенный ресурс воздушного судна:** Суммарная наработка изделия, при достижении которой эксплуатация должна быть прекращена независимо от состояния изделия.

**3.30 общий срок службы воздушного судна:** Суммарный календарный период эксплуатации изделия до определенного состояния, при котором дальнейший ремонт изделия технически невозможен или экономически нецелесообразен.

**3.31 межремонтный ресурс воздушного судна:** Нарботка изделия между двумя последовательными ремонтами, до завершения которой ремонтная организация гарантирует и обеспечивает выполнение определенных требований к изделию при соблюдении правил, установленных эксплуатационной документацией.

**3.32 технический ресурс (или ресурс до списания) воздушного судна:** Время полетов (работы), количество полетов (циклов), календарный срок службы, достижение которых обеспечивается при проектировании основных силовых конструкций, конструкций двигателей и других элементов.

**3.33 гарантированный ресурс воздушного судна:** Ресурс, в течение которого устранение конструктивно-производственных дефектов производится за счет изготовителя (поставщика).

**3.34 дедвейт:** Масса всех грузов, которые может принять водное ТС (полезные грузы, судовые запасы, экипаж и другие переменные грузы, перевозимые водным ТС).

**3.35 органолептический контроль:** Контроль, при котором первичная информация воспринимается органами чувств (ГОСТ 16504).

## 4 Общие положения

**4.1** Объектами оценки ТС являются: ТС; поврежденное ТС; ремонт поврежденного ТС; устранение эксплуатационных дефектов ТС; обновление ТС; дополнительное оборудование ТС; отсутствующие части ТС; годные части ТС; утрата товарного вида ТС.

**4.2** В настоящем стандарте устанавливаются основные термины и определения, виды стоимости, применяемые при оценке стоимости ТС, требования к исходной информации, методы, способы и порядок оценки, требования к результату и документам оценки.

**4.3** Настоящий стандарт предназначен для определения стоимости и подготовки отчетов об оценке и заключений об оценке ТС в целях:

- продажи конкретному покупателю;
- внесения в уставные фонды юридических лиц в виде неденежных вкладов;
- продажи на аукционе (торгах) и по конкурсу, включая продажу имущества в процедуре банкротства и других случаях принудительной продажи имущества;

## **СТБ 52.6.01-2007**

- обязательной переоценки основных средств с привлечением оценщиков;
- залога для получения кредита;
- передачи полностью или частично имущественных прав на ТС;
- разрешения имущественных споров;
- определения стоимости ТС при его передаче в аренду (лизинг);
- возмещения вреда, причиненного ТС, не связанного с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев ТС;
- ликвидации и (или) утилизации ТС;
- и других случаях, не противоречащих законодательству.

**4.4** В зависимости от целей оценки выбирается вид стоимости.

**4.5** Оценка рельсовых дорожных ТС осуществляется в порядке, установленном в настоящем стандарте для дорожных ТС.

## **5 Классификация транспортных средств**

**5.1** К ТС, порядок определения стоимости которых регламентируется в настоящем стандарте, относятся:

- дорожные ТС;
- рельсовые дорожные ТС;
- водные ТС;
- воздушные суда;
- железнодорожные ТС.

**5.2** Дорожные ТС классифицируются по ГОСТ 31286.

Воздушные суда классифицируются в соответствии с [6].

Водные ТС классифицируются в соответствии с [7].

Железнодорожные ТС классифицируются в соответствии с [7].

## **6 Виды стоимости**

**6.1** При оценке ТС в зависимости от целей оценки используются виды стоимости, установленные СТБ 52.0.01, СТБ 52.4.01, и дополнительно стоимость:

- ремонта поврежденных ТС;
- устранения эксплуатационных дефектов ТС;
- обновления ТС;
- дополнительного оборудования ТС;
- отсутствующих частей ТС;
- годных частей ТС.

**6.1.1** Стоимость ремонта поврежденных ТС определяется как стоимость восстановления или стоимость замещения ремонтных работ по устранении повреждений на основе составленной калькуляции.

**6.1.2** Стоимость устранения эксплуатационных дефектов ТС определяется как стоимость восстановления или стоимость замещения ремонтных работ по устранении эксплуатационных дефектов на основе составленной калькуляции.

**6.1.3** Стоимость обновления ТС определяется как стоимость восстановления или замещения по проведению ремонтных работ, устранении эксплуатационных дефектов при использовании новых частей, заменяющих поврежденные.

**6.1.4** Стоимость дополнительного оборудования ТС представляет собой рыночную стоимость установленных на ТС дополнительного оборудования с учетом затрат на их монтаж.

**6.1.5** Стоимость отсутствующих частей ТС представляет собой их рыночную стоимость с учетом затрат на монтаж.

**6.1.6** Стоимость годных частей ТС отражает рыночную стоимость частей уничтоженного (погибшего) ТС, используемых повторно.

**6.2** В зависимости от цели оценки и объекта оценки рыночная стоимость может рассчитываться:

- ТС на первичном рынке;
- ТС на вторичном рынке;
- поврежденного ТС;
- утраты товарного вида ТС.



**6.2.1** Рыночная стоимость ТС на первичном рынке представляет собой стоимость нового ТС, отражающую соответствующие моменту оценки условия ценообразования, впервые предлагаемого к продаже и не находящегося в эксплуатации.

**6.2.2** Рыночная стоимость ТС на вторичном рынке представляет собой стоимость бывшего в употреблении (подержанного), исправного ТС и предлагаемого к продаже.

**6.2.3** Рыночная стоимость поврежденного ТС определяется как рыночная стоимость на первичном или вторичном рынке исправного ТС минус накопленный износ объекта оценки, вызванный повреждением и (или) отсутствием отдельных его частей, несоответствием технического состояния ТС установленным требованиям.

**6.2.4** Рыночная стоимость утраты товарного вида ТС определяется накопленным износом ТС в текущем уровне цен на дату оценки.

## **7 Методы оценки и расчета стоимости**

**7.1** Стоимость ТС определяется:

- индексным методом;
- рыночным методом;
- методом пересчета валютной стоимости.

### **7.2 Индексный метод**

**7.2.1** Индексный метод представляет собой метод определения стоимости путем применения коэффициентов к первоначальной (восстановительной) и (или) остаточной стоимости ТС. Индексным методом оценки рассчитывается оценочная стоимость.

**7.2.2** Коэффициенты к первоначальной (восстановительной) и (или) остаточной стоимости ТС определяются в порядке, установленном законодательством.

**7.2.3** Базой определения оценочной стоимости являются для:

- юридических лиц – балансовая стоимость с учетом переоценок, проводимых в установленном порядке (далее – переоценка);
- индивидуальных предпринимателей – остаточная стоимость, отраженная в книге учета, с учетом переоценок;
- физических лиц – цена приобретения или цена ТС и другие документы, подтверждающие первоначальную стоимость ТС;
- отдельных видов сделок и других значимых действий в соответствии с законодательством – остаточная стоимость ТС или остаточная стоимость объекта аналога в соответствии с законодательством.

**7.2.4** Пересчет оценочной стоимости в иностранную валюту производится по официальному курсу иностранной валюты, установленному Национальным банком Республики Беларусь на день, предшествующий дате оценки.

### **7.3 Рыночный метод**

**7.3.1** К рыночным методам оценки стоимости ТС относятся:

- затратный метод;
- сравнительный метод;
- доходный метод.

#### **7.3.2 Затратный метод**

**7.3.2.1** Затратный метод представляет собой совокупность методов расчета стоимости ТС, основанных на затратах воспроизводства или замещения, на изменении и утилизации ТС с учетом накопленного износа.

Применение затратного метода заключается в последовательном выполнении следующих действий:

- определение стоимости восстановления или стоимости замещения ТС;
- определение накопленного износа ТС;
- расчет стоимости ТС как разницы стоимости восстановления (стоимости замещения) и суммы накопленного износа.

##### **7.3.2.2 Расчет стоимости восстановления или стоимости замещения**

При определении стоимости восстановления или стоимости замещения могут использоваться следующие методы:

- сравнительной единицы (расчет по цене однородного объекта). При этом объект-аналог должен пользоваться спросом и его стоимость должна быть известна. Предполагается, что полная себестои-

мость изготовления объекта-аналога близка к себестоимости изготовления ТС и находится под влиянием общих для сравниваемых объектов производственных факторов;

- разбивка по компонентам (позлементный расчет). Данный метод позволяет рассчитать стоимость ТС, если известна стоимость составляющих его стандартных комплектующих;

- анализ и индексация затрат. Данный метод заключается в приведении цены ТС к современному уровню цен с помощью корректирующих индексов. Индексированию подвергают не стоимость (цену) объекта в целом, а затраты, из которых складывается его себестоимость. При расчете используют индексы тех ресурсов, которые расходуются при производстве объекта;

- расчет по удельным затратным показателям. К наиболее характерным затратным показателям относятся: масса конструкции ТС, его габаритные размеры, суммарная мощность двигателей (электродвигателей), при этом используется наличие прямой пропорциональной связи между стоимостью ТС и затратным показателем.

### **7.3.2.3 Расчет накопленного износа**

При определении накопленного износа оценщиком рассчитываются значения физического, функционального и внешнего износов.

Для расчета физического износа может быть использован любой из следующих методов:

- эффективного возраста. Физический износ данным методом определяется как частное от деления эффективного возраста ТС на его экономический срок службы;

- экспертизы состояния. Данный метод предусматривает определение физического износа ТС в соответствии с оценочной шкалой;

- снижения доходности. Физический износ данным методом определяется как частное от деления разницы прибыли, получаемой при эксплуатации новых (аналогичных) ТС, и прибыли, получаемой при эксплуатации ТС, на прибыль, получаемую при эксплуатации новых (аналогичных) ТС;

- стадии ремонтного цикла. Расчет физического износа проводится путем определения снижения потребительских свойств за ремонтный цикл и нахождения фактической наработки после ближайшего ремонта (начала эксплуатации);

- снижения потребительских свойств. Расчет физического износа проводится путем суммирования снижения потребительских свойств ТС с учетом их весомости в ТС;

- azoleментного расчета. Данным методом определение физического износа ТС проводится путем расчета физического износа его отдельных элементов. Полученные величины физического износа суммируют с учетом доли этих элементов в себестоимости ТС в целом. Расчет физического износа отдельного элемента ТС проводится любым из указанных способов расчета физического износа;

- прямого расчета. Данным методом физический износ рассчитывается как сумма затрат восстановления ТС или как сумма затрат замещения объекта-аналога до состояния нового;

- нормативного износа. Метод заключается в расчете физического износа как отношения фактического срока службы ТС или объекта-аналога к нормативному.

Для расчета функционального износа может быть использован любой из следующих методов:

- прямого расчета. Данным методом функциональный износ определяются как сумма затрат на устранение функциональных недостатков ТС по сравнению с современными объектами-аналогами;

- капитализации потери дохода. При использовании данного метода функциональный износ рассчитывается как разница между капитализированным доходом от эксплуатации ТС и капитализированным доходом от эксплуатации современного объекта-аналога.

Для расчета внешнего износа может быть использован любой из следующих методов:

- капитализации дохода, относящегося к внешнему воздействию. При использовании данного метода внешний износ рассчитывается капитализацией потерь дохода от эксплуатации ТС, вызванных внешним воздействием (внешними факторами);

- сравнительным анализом продаж. При использовании данного метода внешний износ рассчитывается как разница между ценой (стоимостью) объекта-аналога, имеющего внешнее воздействие, и ценой (стоимостью) объекта-аналога без такого же внешнего воздействия.

**7.3.2.4** Для ТС, производство которых на момент оценки не прекращено, рекомендуется принимать их стоимость при использовании затратного метода в качестве стоимости восстановления.

Для ТС, производство моделей или модификаций которых на момент оценки прекращено, рекомендуется принимать их стоимость при использовании затратного метода в качестве стоимости замещения.

### 7.3.3 Сравнительный метод (метод сравнительного анализа продаж)

**7.3.3.1** Сравнительный метод (метод сравнительного анализа продаж) представляет собой совокупность методов расчета стоимости, основанных на информации о рыночных ценах объектов-аналогов, с последующей корректировкой их стоимости по элементам сравнения. Под рыночными ценами объектов-аналогов понимаются цены сделок, цены предложения или спроса в зависимости от используемой информации.

Сравнительный метод (метод сравнительного анализа продаж) позволяет определить стоимость ТС независимо от места использования ТС. При определении стоимости ТС по месту использования необходимо к определенной стоимости добавить издержки на доставку и ввод в эксплуатацию ТС.

**7.3.3.2** Сравнительный метод (метод сравнительного анализа продаж) применяется в случае наличия полной и достоверной информации о ТС и выбранных объектах-аналогах.

**7.3.3.3** При применении сравнительного метода (метода сравнительного анализа продаж) учитываются условия продажи объектов-аналогов.

**7.3.3.4** Порядок применения сравнительного метода (метода сравнительного анализа продаж) – в соответствии с СТБ 52.4.01.

### 7.3.4 Доходный метод

**7.3.4.1** Доходный метод – это совокупность способов оценки стоимости ТС, основанных на определении ожидаемых доходов от использования ТС. Метод предполагает определение текущей стоимости ТС как совокупности будущих доходов от его использования.

При применении доходного метода необходимо соблюдать принцип наиболее эффективного использования ТС, согласно которому стоимость ТС определяется для такого варианта эксплуатации, когда обеспечена наибольшая отдача и наиболее полно раскрываются его функциональные возможности, этот вариант должен быть законодательно разрешенным и практически реализуемым.

Оценка стоимости ТС доходным методом производится следующими методами расчета стоимости:

- капитализации по норме отдачи (дисконтирования денежных потоков);
- прямой капитализации;
- валовой ренты (валового мультипликатора);
- остатка.

#### 7.3.4.2 Метод капитализации по норме отдачи (дисконтирования денежных потоков)

Метод капитализации по норме отдачи (дисконтированию денежных потоков) представляет собой метод расчета стоимости, который базируется на предположениях относительно ожидаемых изменений дохода и стоимости ТС в течение прогнозируемого срока. С помощью метода капитализации по норме отдачи (метода дисконтирования денежных потоков) пересчитывают будущие доходы (платежи) в настоящую стоимость ТС либо путем дисконтирования каждого будущего дохода (платежа) соответствующей нормой дисконтирования, либо путем капитализации с применением расчетных моделей. При этом расчетные модели являются частными случаями дисконтирования денежных потоков для некоторых, регулярно изменяющихся потоков доходов.

Определение стоимости ТС методом капитализации по норме отдачи (дисконтирования денежных потоков) производится по формуле

$$V = \sum_{t=1}^n \frac{NOI_t}{(1+r_t)^t} + \frac{REV_n}{(1+r_n)^n}, \quad (1)$$

где  $V$  – стоимость ТС;

$NOI_t$  – годовой чистый операционный доход ТС в году  $t$ ;

$r_t$  – норма дисконтирования в году  $t$ ;

$r_n$  – норма дисконтирования в году  $n$ ;

$REV_n$  – реверсия в году  $n$ ;

$t$  – расчетный период от 1 до  $n$ ;

$n$  – срок прогноза.

Расчетные модели метода капитализации по норме отдачи (дисконтирования денежных потоков) применяются в соответствии с СТБ 52.4.01.

#### 7.3.4.3 Метод прямой капитализации

Метод прямой капитализации представляет собой метод расчета стоимости, который базируется на ожидаемом годовом чистом операционном доходе, деленном на общий коэффициент капитализации. Метод прямой капитализации предполагает, что доход и стоимость ТС остаются постоянными за срок прогноза.

## СТБ 52.6.01-2007

Расчет стоимости ТС методом прямой капитализации производится по формуле

$$V = \frac{NOI}{R}, \quad (2)$$

где *NOI* – годовой чистый операционный доход по ТС;  
*R* – общий коэффициент капитализации.

Для определения общего коэффициента капитализации применяются методы в соответствии с СТБ 52.4.01.

**7.3.4.4** Метод валовой ренты (валового мультипликатора) представляет собой метод расчета стоимости ТС, который базируется на ценах продаж объектов-аналогов и их потенциальном (или действительном) валовом доходе и потенциальном (или действительном) доходе ТС. Стоимость определяется по формуле

$$V = PGI(EGI) \cdot M_{PGI(EGI)}, \quad (3)$$

где *PGI* – потенциальный валовой доход ТС;  
*EGI* – действительный валовой доход ТС;  
*M<sub>PGI(EGI)</sub>* – средний валовой мультипликатор по потенциальному (или действительному) валовому доходу объектов-аналогов.

**7.3.4.5** Метод остатка представляет собой метод расчета стоимости, который позволяет определить стоимость ТС или частей ТС, приходящуюся на неизвестный имущественный или финансовый интерес (далее – неизвестный интерес), с помощью годового чистого операционного дохода от ТС и стоимости частей ТС, приходящейся на известный финансовый или имущественный интерес.

### 7.4 Метод пересчета валютной стоимости

Метод пересчета валютной стоимости представляет собой метод определения стоимости ТС в валюте по официальному курсу белорусского рубля, установленному Национальным банком Республики Беларусь на дату оценки, если ТС приобретено за иностранную валюту либо его стоимость была определена в иностранной валюте в течение календарного года с применением рыночного метода.

## 8 Основные предпосылки и ограничения

Предпосылки и ограничения базируются на основных положениях и соблюдении условий, изложенных в СТБ 52.0.01, а также особенностях определения стоимости ТС.

## 9 Требования к исходной информации

### 9.1 Требования к информации для оценки дорожного и водного транспортных средств

При проведении оценки дорожного и водного ТС используются (необходимы) следующие сведения о нем:

- идентификационные признаки дорожного и водного ТС;
- технические характеристики дорожного и водного ТС (тип кузова, шасси, корпуса, грузоподъемность (вместимость, дедвейт), тип основного двигателя и его мощность, сведения о состоянии ТС и другие сведения, позволяющие определить его потребительские свойства);
- хронологические данные дорожного и водного ТС (год изготовления и год ввода в эксплуатацию ТС, сведения о владельце ТС, пробег или фактическая наработка ТС).

### 9.2 Требования к информации для оценки воздушного судна

При проведении оценки воздушного судна применяется следующая информация:

- идентификационные признаки воздушного судна;
- история воздушного судна;
- основные летно-технические (летно-тактические) характеристики;
- ресурсы, установленные для оцениваемого типа воздушного судна;
- техническое состояние воздушного судна;
- экологические характеристики воздушного судна;

- правовые, организационные и экономические основы эксплуатации воздушного судна, оказывающие существенное воздействие на стоимость, в том числе:
  - свидетельство о государственной регистрации гражданского воздушного судна;
  - удостоверение (сертификат) о годности гражданского воздушного судна к полетам;
  - удостоверение о годности воздушного судна по шуму на местности;
  - разрешение на эксплуатацию радиостанций;
  - формуляры воздушного судна и двигателей;
  - паспорта и этикетки на комплектующие изделия;
  - бортовой журнал.

### 9.3 Требования к информации для оценки железнодорожного транспортного средства

В общем случае исходными данными для оценки железнодорожного ТС служат следующие технические и эксплуатационные характеристики и документы:

- назначенный ресурс в календарных годах эксплуатации или величине пробега;
- межремонтный ресурс в календарных годах эксплуатации;
- сроки хранения, если железнодорожное ТС по тем или иным причинам выведено из эксплуатации и хранится на складе;
- формуляр (паспорт), содержащий технические и эксплуатационные характеристики железнодорожного ТС;
- копия документа на право владения железнодорожным ТС;
- копия документа на право эксплуатации (аренды) железнодорожного ТС;
- техническое описание железнодорожного ТС, в том числе:
  - наименование железнодорожного ТС;
  - тип железнодорожного ТС;
  - регистрационный (учетный) номер железнодорожного ТС;
  - заводской (серийный) номер железнодорожного ТС;
  - дата выпуска железнодорожного ТС;
  - наименование изготовителя железнодорожного ТС;
  - наименование и адрес собственника (владельца) железнодорожного ТС;
  - сведения о проведенных текущих и капитальных ремонтах железнодорожного ТС (дата, вид), организациях, выполнявших техническое обслуживание и ремонт железнодорожного ТС, данные о соблюдении регламентов технического обслуживания и ремонта, хранения железнодорожного ТС и т. п.

### 9.4 Источники информации, используемой в процессе оценки

Для целей определения стоимости ТС источниками получения информации могут являться:

- данные собственника (владельца) ТС, в том числе:
  - техническая документация на ТС;
  - данные отдела главного механика;
  - бухгалтерская документация;
  - данные службы маркетинга;
- прайс-листы;
- проспекты;
- каталоги, эксплуатационная и ремонтная документация изготовителя ТС;
- классификаторы основных фондов и промышленной продукции;
- номенклатурные каталоги и справочники;
- типовые системы технического обслуживания и ремонта ТС;
- отраслевые прейскуранты и справочники цен на ТС;
- специализированные отечественные и зарубежные справочники;
- периодические печатные и электронные издания;
- информационные материалы торгующих организаций;
- информация поставщиков, дилеров, официальных дистрибьютеров;
- программное обеспечение по оценочной деятельности;
- информация, размещенная на Интернет-сайтах;
- другая информация.

При необходимости оценщик проводит маркетинг рынка, изучает стоимость идентичного объекта (объекта-аналога).

## **СТБ 52.6.01-2007**

Любые организации обязаны по письменному запросу исполнителя оценки предоставлять в согласованные сроки достоверную информацию, касающуюся оценочной деятельности ТС, если эта информация не представляет государственную или служебную тайну.

Оценщик имеет право полагаться на данные из областей, выходящих за рамки его профессиональной компетенции, полученные от специалистов других профессий.

Допускается использование обоснованных сведений о стоимости ремонта некоторых видов ТС (троллейбусов, трамваев, тракторов, дорожных машин или ТС, созданных на базе перечисленных) в специализированных организациях, занимающихся ремонтом соответствующих видов ТС.

Все собранные данные должны иметь ссылку на их источник.

**9.5** В отчете об оценке указываются ссылки на источники получения информации, используемой при проведении анализа и расчетов.

В случае, если оценщик не может указывать источник информации, то он отражает это в отчете об оценке, указывает на ограничения и предпосылки, возникающие при этом. Ответственность за использование такой информации несет оценщик.

**9.6** Документы, предоставленные заказчиком, заверяются уполномоченным лицом и скрепляются печатью.

### **10 Порядок проведения оценки**

**10.1** Порядок оценки стоимости ТС включает следующие этапы:

- определение задания и заключение договора на проведение независимой оценки;
- сбор и анализ исходной информации;
- осмотр ТС;
- определение предпосылок и ограничений;
- выбор методов оценки и методов расчета стоимости;
- расчет стоимости выбранными методами;
- согласование результатов оценки;
- составление отчета об оценке;
- составление заключения об оценке.

#### **10.2 Определение задания и составление договора на проведение независимой оценки**

Перед заключением договора оценщик определяет задание на оценку, которое устанавливается договором на проведение независимой оценки и отражается в отчете об оценке.

Договор на проведение независимой оценки заключается в простой письменной форме в соответствии с СТБ 52.0.01 (пункт 12.4).

#### **10.3 Сбор и анализ информации**

На этом этапе проводится сбор и проверка информации, необходимой для расчета установленной стоимости, в соответствии с критериями, указанными в разделе 9.

#### **10.4 Осмотр транспортного средства**

##### **10.4.1 Осмотр дорожного транспортного средства**

Определение характеристик, состояния дорожного ТС проводится, как правило, визуально, внешним осмотром дорожного ТС, и на основе изучения регистрационных документов на него.

Осмотр дорожного ТС проводится у исполнителя оценки, в организациях автосервиса или по месту хранения (стоянки) дорожного ТС (при этом заказчик оценки должен создать соответствующие условия для проведения осмотра: свободный подход, освещение, возможность осмотра поврежденных частей и ТС снизу и т. д.; обеспечить технику безопасности, а также присутствие заинтересованных лиц при необходимости).

По результатам осмотра составляется акт осмотра ТС.

Акт осмотра лично подписывается оценщиком, проводившим осмотр дорожного ТС, а после ознакомления – присутствующими при оценке дорожного ТС заказчиком и другими лицами (их доверенными представителями). Акт осмотра и все дополнительные материалы заверяются личным штампом оценщика, проводившего осмотр.

Порядок осмотра дорожного ТС определяется соответствующими методическими руководствами и инструкциями в соответствии с СТБ 52.0.01 (пункт 5.2).

#### 10.4.2 Осмотр водного транспортного средства

При осмотре водного ТС проводится его техническое освидетельствование, в состав которого входят подготовительные работы, техническое обследование, анализ и оформление результатов освидетельствования.

По результатам анализа документации и технического обследования водного ТС делается заключение о:

- наличии законодательных ограничений по текущему и перспективному использованию водного ТС;
- наличии ограничений или запретов классификационных обществ или других контролирующих организаций по текущему и перспективному использованию водного ТС;
- степени соответствия фактического использования водного ТС проектному назначению;
- текущем состоянии и работоспособности конструктивных элементов водного ТС, устройств, систем и оборудования;
- необходимости проведения более глубокого исследования технического состояния отдельных элементов водного ТС.

Порядок осмотра водного ТС определяется соответствующими методическими руководствами и инструкциями в соответствии с СТБ 52.0.01 (пункт 5.2).

#### 10.4.3 Осмотр воздушного судна

При осмотре воздушного судна проводится его техническое освидетельствование, в состав которого входят подготовительные работы, техническое обследование, анализ и оформление результатов освидетельствования.

По результатам анализа документации и технического обследования воздушного судна делается заключение о:

- наличии законодательных ограничений по текущему и перспективному использованию воздушного судна;
- наличии ограничений или запретов на дальнейшую эксплуатацию воздушного судна;
- степени соответствия фактического использования воздушного судна проектному назначению;
- текущем состоянии и работоспособности агрегатов и узлов воздушного судна;
- необходимости проведения более глубокого исследования технического состояния узлов и агрегатов воздушного судна.

Порядок осмотра воздушного судна определяется соответствующими методическими руководствами и инструкциями в соответствии с СТБ 52.0.01 (пункт 5.2).

#### 10.4.4 Порядок осмотра железнодорожного транспортного средства

При осмотре железнодорожного ТС проводится его техническое освидетельствование, в состав которого входят подготовительные работы, техническое обследование, анализ и оформление результатов освидетельствования.

Осмотр железнодорожного ТС необходимо проводить в присутствии представителя заказчика оценки железнодорожного ТС.

Подготовительные работы включают в себя предварительное ознакомление с железнодорожным ТС, сбор и анализ нормативных правовых актов, регламентирующих ресурс железнодорожного ТС и его агрегатов и узлов, а также документацией, свидетельствующей о проведении работ по техническому обслуживанию и ремонту (в том числе капитальному) железнодорожного ТС, выполненных ранее и действительных на дату оценки.

Техническое обследование железнодорожного ТС включает в себя сбор фактических данных о технических характеристиках и пригодности к эксплуатации железнодорожного ТС по состоянию на дату оценки.

Порядок осмотра железнодорожного ТС определяется соответствующими методическими руководствами и инструкциями в соответствии с СТБ 52.0.01 (пункт 5.2).

#### 10.5 Применение методов оценки и методов расчета стоимости

Проводится анализ собранной информации и обоснование выбранного метода оценки. При необходимости делается обоснование невозможности или нецелесообразности применения какого-либо метода(ов). Проводятся все необходимые расчеты по каждому из применяемых методов.

**10.6 Расчет стоимости выбранными методами**

**10.6.1** Расчет стоимости производится в соответствии с выбранными методами оценки, расчета стоимости и требованиями настоящего стандарта.

Размер стоимости ТС зависит от цели оценки и соответствующего ей вида определяемой стоимости.

**10.6.2 Особенности расчета стоимости дорожного транспортного средства**

**10.6.2.1** В зависимости от цели оценки стоимость исправного, поврежденного дорожного ТС и утраты его товарного вида определяется по рыночной стоимости рыночными методами оценки.

**10.6.2.2** Определение рыночной стоимости поврежденного дорожного ТС производится определением рыночной стоимости исправного дорожного ТС, а затем корректируется с учетом стоимости ремонта дорожного ТС, стоимости обновления дорожного ТС и рыночной стоимости утраты его товарного вида.

Если объектом оценки является ремонт поврежденного дорожного ТС, то его стоимость определяется как стоимость восстановления или стоимость замещения ремонтных работ по устранению повреждений на основе составленной калькуляции.

При составлении калькуляции ремонта поврежденного дорожного ТС стоимость ремонтных работ определяется как сумма рыночной стоимости замененных частей дорожного ТС и материалов, необходимых для проведения ремонтных работ, и стоимости ремонтно-восстановительных работ с учетом предусмотренных надбавок или скидок.

**10.6.2.3** Устранение эксплуатационных дефектов дорожного ТС определяется как стоимость восстановления или стоимость замещения ремонтных работ по устранению эксплуатационных дефектов на основе составленной калькуляции. Стоимость устранения эксплуатационных дефектов дорожного ТС определяется по калькуляции аналогично стоимости ремонта поврежденного дорожного ТС с учетом износа заменяемых частей.

Для определения стоимости частей и материалов, величины торговой надбавки или скидки к ним, трудоемкости ремонтно-восстановительных работ, износа частей и других величин, используемых для составления калькуляции, применяется техническая документация и программное обеспечение по оценке дорожных ТС.

**10.6.2.4** Рыночная стоимость утраты товарного вида дорожного ТС определяется для поврежденных дорожных ТС при необходимости выполнения одного из нижеперечисленных видов работ:

- ремонт отдельных частей, замена этих частей (полная, частичная);
- устранение перекоса несущих частей дорожного ТС, формирующих каркас кузова, раму;
- полная или частичная покраска кузова;
- замена в гарантийный период эксплуатации кузова или его разборка под полную покраску.

Стоимость утраты товарного вида определяется для типов дорожных ТС и срока их эксплуатации, которые установлены технической документацией.

**10.6.2.5** Обновление дорожного ТС при замене поврежденных частей на новые определяется как сумма стоимости новых частей, заменяющих поврежденные с учетом износа частей дорожного ТС до его повреждения.

Установленное дополнительное оборудование дорожного ТС оценивается как его рыночная стоимость с учетом затрат на его монтаж.

Отсутствующая часть дорожного ТС оценивается как ее рыночная стоимость с учетом затрат на ее монтаж.

Годная часть дорожного ТС оценивается как ее рыночная стоимость.

**10.6.2.6** Размер вреда, причиненного дорожному ТС, определяется как стоимость ремонта поврежденного ТС с учетом ремонтных работ по устранению эксплуатационных дефектов, обновления ТС, утраты товарного вида, утилизации заменяемых частей и дополнительных расходов, связанных с определением и снижением размера вреда, на дату повреждения или на другую дату, порядок определения которой устанавливается законодательством.

Примечание – В зависимости от целей оценки дорожного ТС износ частей ТС, обновление ТС, утрата товарного вида, утилизация заменяемых частей могут не учитываться.

**10.6.2.7** При использовании сравнительного метода для оценки дорожного ТС корректировки проводятся по элементам сравнения, к которым относятся фактическое состояние ТС, пробег, условия хранения, отработанный моторесурс, комплектация, наличие эксплуатационных дефектов и дополнительных затрат и др.



**10.6.2.8** Утилизационная стоимость дорожного ТС определяется как сумма рыночной стоимости годных частей дорожного ТС, имеющих остаточный ресурс с учетом затрат на их демонтаж и реализацию, и скраповой стоимости частей дорожного ТС, не имеющих остаточного ресурса с учетом затрат на их утилизацию, на дату повреждения ТС или на другую дату, порядок определения которой устанавливается законодательством.

**10.6.2.9** Стоимость годных частей ТС погибшего (уничтоженного) дорожного ТС определяется как рыночная стоимость годных частей дорожного ТС за вычетом затраты на демонтаж и реализацию частей дорожного ТС, имеющих остаточный ресурс на дату повреждения. Затраты на демонтаж и реализацию частей дорожного ТС определяются по представленным заказчиком документам (при отсутствии документов затраты не учитываются).

Годные части дорожного ТС, для которых реализация экономически нецелесообразна, подлежат сдаче на переработку во вторичное сырье и учитываются в скраповой стоимости.

**10.6.2.10** Скраповая стоимость частей дорожного ТС, не имеющих остаточного ресурса на дату оценки, определяется как сумма стоимости массы вторичного сырья по видам за вычетом затрат на демонтаж, разборку, транспортировку и переработку указанных частей дорожного ТС.

Дорожные ТС и его части, непригодные к эксплуатации, подготавливаются к утилизации и сортируются в соответствии с действующими нормативами по переработке вторичного сырья.

**10.6.2.11** Определение размера вреда, причиненного дорожному ТС, проводится в случае повреждения дорожного ТС в результате дорожно-транспортного происшествия, стихийного бедствия, несчастного случая.

При определении размера вреда, причиненного дорожному ТС, учитываются повреждения дорожного ТС, отнесенные к данному факту повреждения. Если дорожное ТС повреждено в результате нескольких происшествий либо в результате осмотра дорожного ТС невозможно разделить эксплуатационные дефекты и повреждения дорожного ТС в результате происшествия, для установления необходимых причинно-следственных связей проводится техническая экспертиза.

Размер вреда, причиненного дорожному ТС, определяется на дату повреждения либо на другую дату, порядок определения которой устанавливается законодательством.

**10.6.2.12** Дополнительные расходы (расходы на эвакуацию и хранение дорожного ТС, проведение экспертизы, оценки дорожного ТС и т. д.) определяются согласно действующему законодательству Республики Беларусь на основании документальных подтверждений факта и суммы расходов.

**10.6.2.13** В случае экономической нецелесообразности восстановления дорожного ТС рыночная стоимость погибшего дорожного ТС определяется как рыночная стоимость неповрежденного идентичного объекта (объекта-аналога) на дату повреждения с учетом дополнительных расходов за вычетом утилизационной стоимости дорожного ТС на дату повреждения.

**10.6.3** Особенности расчета стоимости водного ТС, воздушного судна и железнодорожного ТС определяются соответствующими методическими руководствами и инструкциями в соответствии с СТБ 52.0.01 (пункт 5.2).

## **10.7 Согласование результатов оценки**

При применении нескольких методов, указанных в рыночном методе оценки, итоговая стоимость ТС определяется путем присвоения каждому методу весового коэффициента. Сумма весовых коэффициентов должна быть равна единице.

Итоговая стоимость выражается одной денежной суммой или в виде диапазона денежных сумм.

Итоговая стоимость указывается с округлением.

## **10.8 Составление и оформление отчета об оценке**

Отчет об оценке ТС составляется в полной форме (стандартный отчет) либо в краткой форме (краткий отчет). Составление и оформление отчета производится в соответствии с СТБ 52.0.01.

## **10.9 Составление заключения об оценке**

Составление заключения об оценке производится в соответствии с СТБ 52.0.01.

## **11 Требования к результату и документам оценки**

**11.1** По результату оценки стоимости ТС оформляется заключение и отчет об оценке.

Составление отчета об оценке в краткой форме допускается по согласованию с заказчиком оценки в следующих случаях:

- по просьбе заказчика;
- применения индексного метода;
- применения метода валютного пересчета;
- других случаях, не противоречащих законодательству.

### **11.2 Заключение об оценке**

Заключение об оценке должно содержать:

- полное наименование исполнителя оценки;
- фамилию, имя и отчество оценщика, ответственного за проведение оценки, номер и срок действия свидетельства об аттестации оценщика по соответствующему виду объектов оценки;
- номер и дату заключения договора на проведение независимой оценки либо указание на судебное постановление;
- описание объекта оценки техническое и иное, включая перечень ограничений (обременений) прав на объект оценки при их наличии;
- цель оценки;
- дату оценки;
- валюту оценки;
- названия используемых методов оценки;
- итоговую стоимость ТС;
- иную информацию по соглашению сторон, а также по усмотрению исполнителя оценки.

### **11.3 Отчет об оценке**

Отчет об оценке должен содержать:

- титульный лист с указанием наименования ТС;
- краткое содержание основных фактов и выводов;
- дату оценки;
- цель оценки;
- цены оценки;
- валюту оценки;
- вид определяемой стоимости;
- ограничения и предпосылки;
- анализ данных, использованных для оценки;
- анализ рынка объектов-аналогов;
- технические и экономические характеристики объектов оценки;
- методы оценки и методы расчета стоимости, обоснование их применения;
- описание процедуры оценки;
- обоснование итоговой стоимости;
- ссылки на используемые стандарты;
- список используемой литературы и ТНПА;
- перечень данных, использованных для оценки, с указанием их источника;
- сведения о заказчике;
- сведения об исполнителе оценки и оценщиках;
- приложения;
- другие данные, необходимые для проведения оценки.

**11.4** Требования к хранению и представлению документов оценки по запросам государственных органов изложены в СТБ 52.0.01 (подпункт 12.9.2).

**Библиография**

- [1] Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» от 17 июля 2002 г. № 132-3.  
Принят Палатой представителей 18 июня 2002 г., одобрен Советом Республики 28 июня 2002 г., зарегистрирован в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 22 июля 2002 г. № 2/881
- [2] Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. № 118-3  
Принят Палатой представителей 29 мая 2002 г., одобрен Советом Республики 6 июня 2002 г., зарегистрирован в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 26 июня 2002 г., № 2/867
- [3] Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 6 января 1999 г. № 237-3  
Принят Палатой представителей 11 декабря 1998 г., одобрен Советом Республики 18 декабря 1998 г., зарегистрирован в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь, 22 января 1999 г., № 4, рег. № 2/12 от 13 января 1999 г.
- [4] Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Беларусь  
Утверждены приказом Государственного комитета по авиации Республики Беларусь от 30 июля 1999 г. № 106, зарегистрировано в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 12 августа 1999 г., № 8/735
- [5] Воздушный Кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. № 117-3  
Принят Палатой представителей 3 апреля 2006 г., одобрен Советом Республики 24 апреля 2006 г., зарегистрирован в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 15 января 1999 г., № 2/15
- [6] Положение об оценке стоимости авиационной техники  
Утверждено постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь от 14 июня 2001 г. № 5, зарегистрировано в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 26 июня 2001 г., № 8/6304
- [7] Временный республиканский классификатор основных средств и нормативных сроков их службы (с изменениями и дополнениями)  
Утвержден постановлением Министерства экономики Республики Беларусь от 21 ноября 2001 г., № 186

Ответственный за выпуск *В.Л. Гуревич*

---

Сдано в набор 03.05.2007. Подписано в печать 08.05.2007. Формат бумаги 60×84/8. Бумага офсетная.  
Гарнитура Arial. Печать ризографическая. Усл. печ. л. 1,86 Уч.- изд. л. 1,28 Тираж экз. Заказ

---

Издатель и полиграфическое исполнение  
НП РУП «Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации» (БелГИСС)  
Лицензия № 02330/0133084 от 30.04.2004.  
220113, г. Минск, ул. Мележа, 3.