

ICS 点击此处添加 ICS 号

CCS 点击此处添加 CCS 号

T/SUCCA

团 体 标 准

T/SUCCA XXXX—2024

营运车辆停运损失鉴定评估规范

2024 - XX - XX 发布

2024 - XX - XX 实施

山东省二手车流通协会 发布

前 言

本文件按照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》的规定起草。

请注意本文件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。

本文件由山东德懋价格评估有限公司提出。

本文件由山东省二手车流通协会归口。

本文件起草单位：山东德懋价格评估有限公司、山东立质机动车鉴定评估有限公司、山东天衡机动车鉴定评估有限公司、山东正信鉴定价格评估有限公司、济宁市旺瑞机动车鉴定评估有限公司

本文件主要起草人：杨刚之、万冉冉、成建军、张晓霞、刘宁波、徐金梅、王倡天、丁钟振、孙永诚、苗正祥、金桥

本次文件评审专家：邵飞、张祖和、孔义、尤海燕、胡克晓、刘欢、韩晓兆

营运车辆停运损失鉴定评估规范

1 范围

本规范规定了营运车辆停运损失鉴定评估的术语和定义、基本要求、程序和方法、鉴定评估结论意见的表述方法。

本规范适用于营运车辆由于交通事故导致的停运损失鉴定评估，其他原因导致的营运车辆或营运机械设备的停运损失可参照适用。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB 7258-2017 机动车运行安全技术条件
GB/T 16178-2011 场（厂）内机动车辆安全检验技术要求
GB/T 18344-2016 汽车维护、检测、诊断技术规范
GB/T 30323-2013 二手车鉴定评估技术规范
GA 802—2019 道路交通安全管理 机动车类型
JB/T 6130—2001 工业称重式充填机 型式和基本参数
JT/T 795-2023 事故汽车修复技术规范
JT/T 816—2021 机动车维修服务规范
DB37/T 4706-2024 事故车辆损失鉴定评估规范

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

营运车辆

是指个人或者单位以获取经济收益（利润）为目的而使用的车辆。

注：包括机动车（参照 GB 7258—2017，3.1）、场（厂）内机动车辆（参照 GB/T 16178—2011，3.1）、拖拉机（参照 GB 16151.1—2008，3.1）和营运机械设备。

3.2

停运损失

是指依法从事货物运输、旅客运输或者汽车租赁经营活动的营运车辆因事故或其他原因导致无法从事相应经营活动而造成的合理经济损失，通常按平均日停运损失乘以停运天数计算。

停运损失包括车辆停运期间所支付的各种必要费用，以及应当获取的正常收益。

3.3

营运车辆停运损失鉴定评估

鉴定评估人员运用科学技术或者专门知识和经验，对已经停止营运的机动车进行调查取证，确认其技术状态、营运内容、实际停运时间等，采用证据分析、市场调查、统计估算的方法，对机动车停运损失进行鉴定评估，并提供鉴定评估结论意见的活动。

3.4

停运时间

停运时间是指车辆实际停止营运的时间、车辆事故发生日到车辆修复后恢复运营的合理时间段，车辆合理维修时间或是根据鉴定材料予以明确的停运时间。

3.5

合理维修时间

事故车辆自入厂维修接待到结算交车之日所用的合理时间，可参照JT/T 816-2021。

3.6

鉴定评估基准日

依据委托方提供的鉴定评估材料确认的时间或车辆实际停运起始日确定(委托方另有要求的除外)。

3.7

营运数量

营运车辆在统计周期内从事车辆营运活动的载货量或载客量。

3.8

不变成本

营运车辆在统计周期内或一定业务量范围内,在营运总成本中不受业务量增减变动影响而保持不变的成木。

3.9

可变成本

营运车辆在营运总成本中随业务量的变化而变动的成本。

3.10

营运收入

营运车辆在统计周期内从事货物运输、旅客运输等经营活动所取得的财产收入。

4 基本要求

4.1 鉴定评估机构

从事车辆停运损失鉴定评估的鉴定评估机构应具备省级协会及以上相应资质登记(备案)证书。

4.2 鉴定评估人员

鉴定评估人员应持有相应级别的机动车鉴定评估相关职业资格证或职业技能等级证书。

4.3 工作原则

4.3.1 合法性原则

鉴定评估行为必须符合国家法律、法规、条例及政策等要求。

4.3.2 独立性原则

鉴定评估工作必须独立进行,不受当事方、委托方和外界的干扰或影响。

4.3.3 客观性原则

鉴定评估必须以事实为依据,客观地反映事故车辆停运损失情况。

4.3.4 公正性原则

鉴定评估机构和鉴定评估人员必须坚持公正的立场。

4.3.5 科学性原则

鉴定评估应在相关技术规范理论指导下,运用科学的方法做出鉴定评估结论或意见。

4.4 经济原则

4.4.1 供求原则

在运用市场法对评估对象估价时,应充分考虑评估时市场上的供求状况。

4.4.2 替代原则

标的车辆因事故受损，不能按时履行营运合同，而临时租用同类型车辆替代标的车完成营运任务。

4.4.3 经济合理性原则

在停运损失评估过程中，取价和选择参数以及鉴定评估结论应在合理的区间内。

4.5 评估时点原则

评估时点是确定车辆营运损失的基准时间点。一般将事故发生日或者其他原因导致车辆无法运营日作为车辆营运损失评估基准日。

5 鉴定评估程序

通常按照接受委托→现场勘验→技术分析→市场调查→评定估算→撰写报告→审签报告的程序进行。

5.1 接受委托

5.1.1 受理审核

委托方需向鉴定评估机构提供以下鉴定评估材料，以便决定是否受理：

- 委托书（函）；
- 机动车登记证书或行驶证、道路运输证等相关证件；
- 客货运输、施工、租赁、承包、承运等有效合同或协议；
- 营运收入有效证明（转账记录或凭据等）；
- 如需评估合理维修时间，应提供车辆维修方案（定损清单）；
- 证据资料提供方须出具真实性承诺函，或经法庭质证认可；
- 其他与评估停运损失有关的证据、资料、技术文件等。

鉴定评估机构收到委托方出具的委托书（函）后，应根据委托目的和要求对事故车辆及相关鉴定评估材料进行审核，作出是否受理的决定，并及时通知委托方。

5.1.2 证据分析

对委托方提供的合同协议、运单凭证、证明文件等资料进行有效性（真实性、合法性、互相印证）审核，以判断是否应当采用，也可要求委托方或当事人补充证据。

5.1.3 不予受理条件

有下列情形之一的，鉴定评估机构不得受理：

- 委托事项超出本机构经营业务范围的；
- 委托鉴定评估要求超出本机构技术条件和鉴定评估能力的；
- 鉴定评估材料不真实、不完整、不充分等，致使鉴定评估无法进行的；
- 法律、法规、规章规定不得受理的其他情形。

5.2 现场勘验

评估每日停运损失时，鉴定评估机构根据提供的检材情况决定是否进行现场勘验；评估停运时间或合理维修时间项目时，应进行现场勘验。

5.2.1 现场要求

- 1) 参与现场勘验的人员不少于2人，具体要求按照本规范4.2鉴定人条件要求执行。
- 2) 现场勘验需在相关见证人到场的情况下进行；已通知到场的见证人未到场的应记录在案，不影响鉴定评估工作的进行。

- 3) 采集事故车辆有关信息、技术资料及当事人提供的有关事故情况说明。
- 4) 需要改变证据形态进行勘验的，应记录证据改变过程并保证其完整性。
- 5) 需要现场提取实物证据进行检验检测的，应履行相关手续。
- 6) 应完整采集现场勘验信息。

5.2.2 确定车辆状态

- 7) 应对停运车辆进行勘验，确认交通事故导致整车、总成、部件的损坏状态。
- 8) 应对停运车辆进行勘验，确认交通事故导致整车、总成部件的损坏维修内容或项目。
- 9) 应对已维修的停运车辆勘验，确认车辆、总成、部件维修后的状态。
- 10) 车辆状态勘验结果应填写勘验记录，可参考附录《营运车辆鉴定评估查勘记录表》。
- 11) 车辆修复后的运行安全技术要求应符合 GB 7258 规定。
- 12) 车辆修复技术状况应符合相关标准及规定。

5.3 技术分析和市场调查

按照委托目的、依据鉴定评估材料、按照本规范要求选择评估方法，应依据鉴定评估材料、现场勘验和调查结果，确定车辆当前技术状态、停运时间、实际运输数量、营运成本等基础评估参数，运用规范的方法统计计算停运损失。

5.3.1 确定实际营运数量

确定实际营运数量应依据下列部分或全部鉴定评估材料进行综合分析：

- a) 营运合同、票据记录的载运量及载运次数；
- b) 相关照片、影像载明的营运数量；
- c) 通过车辆勘验获取的载运量证据；
- d) 双方当事人认可的营运数量；
- e) 机动车登记的核定载货数量或载客数量。

5.3.2 确定停运时间

确定停运时间应依据下列部分或全部鉴定评估材料进行综合分析：

- a) 《道路交通事故认定书》记录的事故认定时间；
- b) 车辆实际维修时间和进、出厂时间；
- c) 营运合同、票据记录的时间；
- d) 相关照片、影像载明或形成的时间；
- e) 通过车辆勘验获取的证据时间；
- f) 双方当事人认可的时间。

5.3.3 合理维修时间

确定合理维修时间应参考下列部分或全部鉴定评估材料根据车辆损伤情况并参照《山东省机动车维修工时定额》和《山东省汽车维修工时定额》进行综合分析：

- a) 维修企业资质类别；
- b) 车辆进厂（维修企业）交接单；
- c) 车辆维修明细单；
- d) 车辆维修结算单；
- e) 鉴定评估机构出具的车辆定损报告书（单）；

- f) 车辆验收交接单；
- g) 特殊配件供应情况说明；
- h) 双方当事人认可的时间。

5.4 评定估算

5.4.1 应依据鉴定评估材料、现场勘验和调查结果，确定车辆当前技术状态、运输业务类型、停运时间、实际运输数量、营运成本等基础评估参数，运用规范的方法计算停运损失。

5.4.2 由牵引车和挂车组成的货运车辆因事故造成牵引车或者挂车之一损失严重，其中之一已达到报废标准的，其停运时间可综合考虑。车辆报废需重新购置的，其停运时间为车辆事故发生日至已经知道或可以确定车辆报废后，重新购置新车的合理时间段；未达到报废标准的车辆停运时间则为事故发生日到车辆修复完毕的合理时间。

如只委托牵引车停运损失的应将事故发生时实际牵引挂车停运损失综合核算；如只委托挂车部分停运损失的可参照当地租赁相同型号挂车费用计算停运损失，也可根据实际牵引车型综合计算。

6 鉴定评估方法

停运损失的鉴定评估方法可分为市场法、成本法和收益法。

6.1 市场法（比较法）

市场法是通过市场调查当地同类车型营运车辆从事相同或相似营运业务作为参照物，统计估算其日均收益作为被评估车辆的停运损失的方法。

6.1.1 限定性条件

采用市场法的限定条件是具备公平有效市场、选择参照物应符合要求。

6.1.2 调查方法及计算公式

调查当地至少三个使用相同型号车辆、从事相同或相似营运业务的企业或业户（如混凝土搅拌车、出租车等），获得年均或月均营业收入值，运用本规范中6.2.2计算公式，评估日均停运损失和停运损失。

6.1.3 市场法评估步骤

应用市场法进行营运损失评估可分为三个步骤：市场调查、选择参照物，因素比较、调整差异，综合定价。

6.2 成本法（证据法）

成本法评估停运损失可分两部分内容，即停运期间无法获取的正常收益（净利润）以及停运期间仍须支出的不变成本；一般情况下，可以依据停运之前正常经营状态下的净收入和不变成本，推定停运期间的经济损失。

成本法是根据营运车辆在停运之前一定周期内的有效证据及有关凭据资料，通过统计分析、经验测算，对营运车辆在统计周期内的营运收入和各项成本（包括可变成本和不变成本）进行评定估算，从而求得该车停运之前的日均收益，并以此作为评估该车在停运期间经济损失的依据。

6.2.1 限定性条件

采用成本法的限定条件是证据充分、有效。

6.2.2 计算公式

$$\begin{aligned} (1) \text{ 停运损失} &= \text{利润总额} + \text{不变成本} \\ &= (\text{营运收入} - \text{不变成本} - \text{可变成本}) + \text{不变成本} \end{aligned}$$

= 营运收入 - 可变成本

(2) 日均停运损失 = (营运收入 - 可变成本) / 统计周期天数。

(3) 停运损失 = 日均停运损失 × 停运天数

式中——

利润总额：扣减所有成本后的净收入；

营运收入：统计周期内从事经营活动获取的收入总额；

可变成本：随营运业务量的变化而变动的成本和费用；

不变成本：统计周期内不受业务量变动影响的成本；

停运天数：提供的或者经鉴定评估确定的合理停运天数。

6.2.3 计算方法

6.2.3.1 计算营运收入

对以下可以证明营运收入的有效证据进行分析验证，计算统计周期内的营运收入金额：

——客货运输、施工、租赁、承包、承运等有效合同或协议；

——其他与评估停运损失有关的证据、资料、技术文件等。

6.2.3.2 计算不变成本

营运车辆在统计周期内或一定业务量范围内，在营运总成本中不受业务量增减变动影响而保持不变的成分，通过采用证据、专业分析、经验估算、逻辑判断、合理分摊等方法确定数值。

6.2.3.3 计算可变成本

营运车辆的可变成本一般是指统计期内与实现运营收入相对应的成本和费用，通过采用证据、市场调查、专业分析、经验估算、逻辑判断、合理分摊等方法确定数值。

6.3 收益法

营运损失可采用收益法评估营运车辆在停运期间的经济损失，即：调查市场上同类型营运车辆的投资回报率，计算该车型正常运营状态下的预期收益平均值，利用替代性方法评估停运损失。

6.3.1 限定性条件

收益法的限定条件为：不具备成本法和市场法限定条件时方可采用。

6.3.2 计算公式

(1) 停运损失 = 预期收益 + 平均折旧额

(2) 预期收益 = 投资金额 / 投资回收期

(3) 日均预期收益 = 投资金额 / 投资回收期天数

(4) 停运损失 = (日均预期收益 + 平均折旧额) × 停运天数。

式中——

预期收益：营运车辆经营者的净收入；

投资金额：购置一辆营运车辆（新车或二手车）所需成本；

投资回收期：投资之日至完全收回投资所需时日（按月计）；

平均折旧额：投资成本 / 剩余使用年限。

停运天数：提供的或者经鉴定评估确定的合理停运天数。

6.3.3 计算方法

计算方法为：

- a) 按照市场调查的方法和要求，调查市场上某车型（包括新车、不同车龄的二手车）正常运营状态下完全收回投资所需时间（投资回报周期），通过统计计算，列出不同使用年限车辆的投资回报周期表（也可形成投资回报率曲线），该周期表（或曲线）应随市场变化进行跟踪调查或补充调查并修改；

- b) 以停运起始日作为评估基准日，评估标的车的市场价格（包括办理营运手续），将该价格视为一次性投资成本（即公式中的“投资金额”）；
- c) 按照标的车的车辆类型、已使用年限、投资金额，对照相应的投资回报周期，利用收益法计算公式计算预期收益、日均预期收益（或称日均停运损失）；
- d) 采用一次性投资成本/车辆剩余使用年限的方法，计算平均折旧额，其中车辆剩余使用年限为：规定使用年限－已使用年限。
- e) 利用收益法计算公式计算停运损失。

7 撰写报告

7.1 撰写报告

鉴定评估人员应按照有关规定和标准规范拟定或撰写鉴定评估报告（意见）书，并遵照鉴定评估程序的三级审核制度要求，审核签发报告书或意见书。

7.2 审签报告

7.2.1 报告审核内容

报告审核内容包括鉴定评估程序、评估依据、评估方法、评估结论等。

7.2.2 报告审核程序

应分级完成鉴定评估报告的内部审核，推荐采用三级审核制度。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。

7.2.2.1 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按照初审要求进行全面审核，初审通过后送交技术审核。

7.2.2.2 二级审核（技术审核）

鉴定评估机构技术负责人重点对维修方案、评估方法、评估结论进行审核，审核通过后送交终审审核。

7.2.2.3 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按照终审要求进行全面审核。

7.2.3 报告签发

报告应由机构法人或负责人签发，并有2名以上参加现场勘验具有鉴定评估资格的鉴定评估人员签字，并加盖鉴定评估机构印章。

附录
(资料性)
营运车辆鉴定评估查勘记录表

时间		勘验地点	
委托单位			
案由			
当事人	申请人		电话
	被申请人		电话
鉴定标的			
提供检材			
鉴定事项			
<p>勘查记录：</p> <p>1. 车辆基本信息：</p> <p>(1) 车牌号码：_____ (2) 品牌型号：_____</p> <p>(3) 车架号：_____ (4) 动力类型：_____</p> <p>(5) 注册日期：_____年_____月_____日</p> <p>2. 鉴定基准日：_____年_____月_____日</p> <p>3. 车辆保险：_____年_____月_____日至_____年_____月_____日</p> <p>4. 营运性质：货运<input type="checkbox"/> 客运<input type="checkbox"/> 网约<input type="checkbox"/> 其他<input type="checkbox"/></p> <p>5. 营运状态：未恢复营运<input type="checkbox"/> 已恢复营运<input type="checkbox"/></p> <p>6. 该车碰撞部位：_____ (车辆拆解：是<input type="checkbox"/>否<input type="checkbox"/>)</p> <p>7. 车辆维修企业：_____ (本车 4S 特约服务站：是<input type="checkbox"/>否<input type="checkbox"/>)</p> <p>其他勘查情况：_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>			
委托方签字		当事人签字	
鉴定师签字		在场人签字	
备注：			