

# 中国价格协会文件

中价协〔2020〕40号

---

## 中国价格协会关于印发《交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估技术规范》的通知

各省、自治区、直辖市及计划单列市、副省级省会城市价格协会（学会）、价格评估协会，各驻省代表处，各价格评估机构，团体会员单位：

为规范道路交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估行为，统一交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估程序和方法，保护当事人合法权益和公共利益，根据《中华人民共和国价格法》、《中华人民共和国资产评估法》、《报废机动车回收管理办法》（国务院令 715 号）和《事故汽车修复技术规范》（交通部运输行业标准 JT/T795 - 2011）、中国价格协会《价格鉴证评估执业规范》等制定本技术规范。

本技术规范已经会长办公会议研究通过，自发布之日起执行。

附件：交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估技术规范

(此页无正文)



附件

# 交通事故车辆及财物损失价格鉴证 评估技术规范

## 第一章 总 则

**第一条** 为规范道路交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估行为，统一交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估程序和方法，保护当事人合法权益和公共利益，根据《中华人民共和国价格法》、《中华人民共和国资产评估法》、《报废机动车回收管理办法》（国务院令 715 号）和《事故汽车修复技术规范》（交通部运输行业标准 JT/T795-2011）、中国价格协会《价格鉴证评估执业规范》等制定本技术规范。

**第二条** 本规范适用于价格鉴证评估机构及其价格鉴证评估专业人员执行道路交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估业务。

**第三条** 本规范所称交通事故车辆及财物损失，是指因道路交通事故造成的车辆损失（含车辆贬值）、车载物、乘车人携带物品、道路设施、公共设施与道路交通事故相关的其他财物损失。

**第四条** 本规范所称道路交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估，是指价格鉴证评估机构及其价格鉴证评估专业人员根据委托，按照法定的标准和程序，运用科学的方法对道路交通事故车辆及财物损失进行评定、估算，并出具价格鉴证评估报告的专业服务行为。

价格鉴定业务出具价格鉴定意见书，价格评估业务出具价格评估报告。价格鉴定意见书和价格评估报告统称为价格鉴证评估报告。

## **第二章 交通事故车辆及财物损失的分类 及价格鉴证评估原则**

**第五条** 根据道路交通事故造成的损失不同，道路交通事故车辆及财物损失分为四类：

1. 车辆损失，指由于道路交通事故引起的车辆自身的损失（包括贬值）；
2. 货物损失，指由于道路交通事故引起的车载货物的损失；
3. 道路设施损失，指在发生道路交通事故时，肇事车辆对道路设施造成的损坏；
4. 第三者损失，指在发生道路交通事故时，肇事车辆对第三人财物造成的损失。

**第六条** 交通事故车辆损失价格鉴证评估应遵循以下原则：

1. 以修为主，更换为辅的原则。车辆的维修损失是指恢复车辆原有功能所需要的全部费用，价格鉴证评估过程中，在不影响安全和使用性能的前提下，应以修复为主，对于符合更换条件的应更换。
2. 质量对等原则。经鉴定需要更换的配件应与原配件质量对等，即原来使用的进口配件应按进口配件的价格评估损失，原来使用的国产配件应按国产配件的价格评估损失。
3. 相关性原则。事故车辆因修理过程中维修工艺的需要，需对

未损坏零配件进行拆装，在评估过程中要考虑此项因素对价格鉴证评估结论的影响。

4. 保证安全原则。指修复后的车辆能确保安全正常使用。

### 第三章 交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估程序

#### 第七条 基本程序：

1. 取得委托人出具的价格鉴证评估委托书；
2. 明确价格鉴证评估基本事项，签订委托合同；
3. 指派价格鉴证评估专业人员；
4. 确定价格鉴证评估作业方案；
5. 实物勘验；
6. 收集与整理价格鉴证评估资料；
7. 市场调查；
8. 选定价格鉴证评估方法；
9. 测算、分析、确定价格鉴证评估结论；
10. 撰写价格鉴证评估报告；
11. 审核价格鉴证评估报告；
12. 提交（送达）价格鉴证评估报告；
13. 价格鉴证评估报告归档。

价格鉴证评估机构及其价格鉴证评估专业人员可以根据鉴证评估业务的具体情况及其重要性原则，合理确定各基本程序的繁简程度，但不得随意删减价格鉴证评估基本程序。

## **第八条 委托受理**

1. 价格鉴证评估机构接受委托人的委托，进行道路交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估时，须委托人填写《道路交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估委托书》，签订委托合同；

2. 对于委托人无法提供实物或损坏的车辆已修复，委托人应提供损坏车辆的外观及拆解照片、维修明细及相关证明资料；

3. 对于单方委托的，委托人需在委托书中明确标注、说明原因；

4. 价格鉴证评估机构接受委托后，应及时指定价格鉴证评估人员对事故车辆及财物损失进行评估。

## **第九条 确定价格鉴证评估基准日**

道路交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估基准日的确定，一般应以事故发生日期为准，法律、法规和司法解释另有规定的除外。特殊情况可根据委托人要求，将现场勘查时间（或与委托人约定的时间）作为价格鉴证评估基准日。

## **第十条 实物勘验**

1. 价格鉴证评估专业人员对事故车辆及财物进行实物勘验应由两名以上人员共同进行；

2. 凡不能直接观察到损坏部位和损坏程度的车辆应进行拆解检验，拆解检验应在具有一定技术条件和车辆的特约维修店进行；

3. 现场勘验时价格鉴证评估人员应对损坏车辆及财物进行详细查勘、拍照、摄录取证，填写《现场勘查登记表》，相关当事人须

在现场勘查登记表上签字；

4. 对技术含量高的车辆及财物损失，委托人应提供有专业资质的鉴定部门出具的质量检测报告或鉴定结论书；

5. 对缺少资料或与委托内容不符的，应通知委托人补充相关资料或变更委托。

#### **第四章 交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估方法**

**第十一条** 交通事故车辆及财物损失可分为全部损失和部分损失。其价格鉴证评估方法主要有修复费用加和法、成本法和市场法。除有专门规定或只能选择一种评估方法外，应选择两种以上评估方法进行价格鉴证评估。如果只能采用一种方法，须说明理由。

修复费用加和法适用于车辆及财物部分损失的价格鉴证评估，即车辆损失是可补偿的，在技术上是可修复的，在经济上是合理的。

成本法和市场法适用于车辆及财物全部损失或推定全损的价格鉴证评估。

推定全损指事故车辆虽未整体损毁，但车辆受损严重，失去修复价值或修复费用达到和超过车辆在事故发生时的实际价值。

#### **第十二条 修复费用加和法**

修复费用加和法：是指以恢复车辆及财物原有功能和外观所需支出的全部费用为依据来确定车辆及财物损失的一种方法。计算公式为：

$$\begin{aligned}
\text{价格评估值} &= \sum \text{修复费用} - \text{残值} \\
&= \sum (\text{材料费用} + \text{工时费用} + \text{其他费用}) - \text{残值} \\
&= \sum (\text{配件价格} + \text{配件管理费} + \text{工时费用} + \text{其他费用}) - \text{残值}
\end{aligned}$$

其中：材料费用=配件价格×(1+管理费率)，如果配件价格是以当地零售价格计算，则计算材料费用时不再加管理费用。

工时费用参照有关部门制定的标准执行，如无标准按当地维修行业客观价格计算。

其他费用指在修复过程中，正常对未损坏部件的拆装工时费用及在拆装过程中引起的其他损失。

残值指更换下来的零配件的残余价值。

### 第十三条 成本法

成本法：是指通过按照事故车辆及财物价格鉴证评估基准日的重置成本，扣减各种损耗来确定车辆及财物损失的一种方法。计算公式为：

$$\begin{aligned}
\text{价格评估值} &= \text{重置成本} - \text{实体性贬值} - \text{功能性贬值} - \text{经济性贬值} - \text{残值} \\
&= (\text{重置成本} - \text{残值}) \times \text{成新率}
\end{aligned}$$

#### 一、车辆重置成本的计算。

##### 1. 国产车辆重置成本的计算

国产车辆重置成本=同种车型现行市价+机动车购置税+其他费用

$$\text{机动车购置税} = [\text{机动车现行市价} \div (1 + \text{增值税率})] \times \text{购置税率}$$



增值税率、机动车购置税率、其他费用均根据现行管理规定确定。

## 2. 进口车辆重置成本计算

进口车辆重置成本=报关价+关税+消费税+增值税+其他费用

(1) 报关价(到岸价即 CIF 价格)

CIF 价格=FOB(离岸价格)+途中保险费+国外运杂费

(2) 关税=报关价×关税税率

(3) 消费税=(报关价+关税)÷(1-消费税税率)×消费税税率

(4) 增值税=(报关价+关税+消费税)×增值税税率

(5) 其他费用包括通关费用、商检费用、国内运输费用、银行费用、选装件价格、经销商费用、进口许可证等非关税措施造成的费用,按各地管理情况确定。

二、车辆残值的确定,残值指车辆使用期满时预计可回收的残余价值,按各地管理情况或可回收价值确定。

三、车辆成新率的确定。

### 1. 使用年限法

成新率=1-(机动车实际已使用年限÷机动车总使用年限)

机动车使用年限参考《汽车报废标准》规定的各种车型的报废年限,结合经济使用寿命综合确定。

### 2. 行驶里程法

成新率=1-(机动车实际累计行驶里程÷机动车规定行驶里程)

规定行驶里程是指按照《汽车报废标准》规定的行驶里程和机动车设计行驶里程遵循孰低原则计算。

使用年限和行驶里程可参考《附录 1：机动车使用年限及行驶里程参考值汇总表》。

### 3. 部件鉴定法

部件鉴定法是对机动车按其组成部分对整体的重要性和价值量的大小来加权评分，确定成新率的一种方法。

### 4. 整体观察法

整体观察法主要采用人工观察的方法，辅之以简单的仪器检测，对机动车技术状况进行鉴定，分级确定成新率的方法。

## 第十四条 市场法

市场法：是指通过选择价格鉴证评估基准日市场上三个或三个以上与评估标的相同或相近的交易实例，对其影响因素进行分析比较来确定车辆财物损失的一种方法。计算公式：

价格评估值=交通事故前市场价格-残值

#### 一、市场价格的确定

1. 用直接法求取市场价格：即在市场上能找到与被评估车辆财物相同的交易价格，一般用三个以上交易实例价格的简单算术平均值计算评估标的的市场价格。

2. 用类比法求取市场价格：即在公开市场无法找到相同车辆及财物的交易价格，只能找到相类似车辆及财物的交易价格，用类比法求取市场价格，其计算公式为：

市场价格=参照物价格×(1±调整系数)。

二、残值的确定，残值指车辆及财物使用期满时预计可回收的残余价值，按各地管理情况或可回收价值确定。

**第十五条** 对于刑事案件的价格鉴定，车辆配件损坏须更换的，鉴定价格为更换配件折旧后的余额与修复费用合计。

### **第十六条** 交通事故车辆贬值的价格鉴证评估方法

交通事故造成的车辆贬值，是指交通事故前后车辆市场交易价格之差，一般用贬值系数来确定车辆的贬值损失，计算公式为：

价格评估值=交通事故前车辆市场交易价格×贬值系数

一、交通事故前车辆市场交易价格可用市场法或成本法进行评估，方法同前。

二、贬值系数一般选用车辆修理项目分析法确定，评估步骤为：

1. 收集资料：包括事故现场照片、修理方案、更换配件目录、修理厂资质、维修明细及总费用；
2. 现场勘查：包括性能检测、取证、试验等；
3. 技术分析：包括维修方案的合理性、维修工艺、配件质量、维修作业质量水平；对安全性、可靠性、经济性、舒适性、使用寿命的影响；综合性能检测结果、对市场交易价格的影响；
4. 确定贬值系数：根据受损总成或部件的重要程度确定受损系统或部件在整车的权重，对受损系统或部件修复后与事故前的技术状况对照比较，分别确定贬值系数，并将各分项贬值系数加总。确

定贬值系数时可参考《附录 2：事故车辆总成及零配件更换条件参考标准》；

5. 贬值系数一般不超过交通事故前整车价值的 30%。

## **第五章 交通事故车辆及财物损失价格鉴证评估注意事项**

**第十七条** 道路交通事故车辆及财物损失包括车辆损失、车载货物损失、肇事车辆对道路设施造成的损坏、肇事车辆对第三人财物造成的损失，对于车载货物、道路设施、第三人财物的重置成本按照有关部门的相关规定进行价格评估，即已有相关标准或规定的从其规定，损失的评估值一般为重置成本扣除各种贬值，再扣除可回收的残值。

**第十八条** 道路交通事故车辆及财物损失应关注产权证件的查验，如查验机动车登记证、营运车的营运证、其他财物对应的权属证明，在价格鉴证评估报告中应对评估对象的概况进行描述。

**第十九条** 采用修复费用加和法评估道路交通事故车辆及财物损失时应注意修复方法的选择，交通事故造成车辆零配件的损坏，要想恢复车辆的原有功能，须根据零配件的损坏程度采用不同的修复方法，包括修理和更换，车辆的损失价值会因选择修复方法不同而发生变化，应按照经济、可行、实用、安全、美观的总体原则选择。

**第二十条** 采用成本法评估道路交通事故车辆及财物损失时应注意重置成本的构成要素，了解事故车辆及财物的实体性贬值、功

能性贬值和经济性贬值，以及引起贬值的各种因素，采用科学的方法，估算各种贬值。

**第二十一条** 采用市场法评估道路交通事故车辆及财物损失时，应注意活跃的市场是采用市场法的前提条件，应考虑市场是否能够提供足够数量的可比交易数据、以及数据的可靠性；应注意参照物与价格评估对象具有相似性和可比性是采用市场法的基础，应对参照物与价格评估对象的差异进行调整；应对不同交易市场的差异进行调整。

## 第六章 附 则

**第二十二条** 本规范由中国价格协会负责解释。

**第二十三条** 本规范自发布之日起实施。

## 附录 1

机动车使用年限及行驶里程参考值汇总表

车辆类型与用途				使用年限 (年)	行驶里程 (万千米)		
汽车	载客	营运	出租客运	小、微型	8	60	
				中型	10	50	
				大型	12	60	
			租赁			15	60
			教练	小型	10	50	
				中型	12	50	
				大型	15	60	
			公交客运			13	40
			其他	小、微型	10	60	
		中型		15	50		
		大型		15	80		
		专用校车			15	40	
		非营运	小、微型客车、大型轿车*		无	60	
	中型客车		20	50			
	大型客车		20	60			
	载货	微型			12	50	
		中、轻型			15	60	
		重型			15	70	
		危险品运输			10	40	
		三轮汽车、装用单缸发动机的低速货车			9	无	
装用多缸发动机的低速货车			12	30			
专项作业	有载货功能			15	50		
	无载货功能			30	50		

车辆类型与用途		使用年限 (年)	行驶里程 (万千米)	
挂车	半挂车	集装箱	20	无
		危险品运输	10	无
		其他	15	无
	全挂车	10	无	
摩托车	正三轮	12	10	
	其他	13	12	
轮式专用机械车		无	50	

## 附录 2

# 事故车辆总成及零配件更换条件参考标准

### 一、总成部分更换条件

#### 1. 车身总成（轿车车身外壳、客车车厢、火车驾驶室壳体）

（1）纵梁（轿车、SUV 越野车 1×4）、前围板、车顶、侧围、立柱、（轿车、SUV 越野车 1×6，MPV 旅行车 1×8）、后围板、底板（驾驶室底板、后舱底板）等有 4 处以上严重损坏无法修复需要更换的；其中纵梁 2 根以上需要更换、轿车及越野车立柱 3 根以上需要更换、旅行车立柱 4 根以上需要更换、侧围一侧或两侧后侧围需要更换，驾驶室底板或后舱底需要更换的各算一处。

（2）车身有严重扭曲（超过 30°角）、折弯、撕裂、变形，无法修复或无零配件更换造成车身无法修复的；

（3）对车身起基础作用的车身骨架 2/3 以上扭曲、折叠、变形的。

#### 2. 货车驾驶室总成

以符合更换驾驶室条件，并且驾驶室的主要附件严重损坏的，如仪表台、仪表、仪表线路及座椅和内饰大部需要更换，或应换附件及驾驶室壳体的损失价值已超过驾驶室总成损坏前实际价值的 80%的。

#### 3. 车架（大梁）



(1) 货车车架损坏直梁在 2 米以内变形 45 度以上或变形弯曲超出整体长度 2/4 的，又在承受复合部位无法冷校的；

(2) 车架断裂在承受负荷部位 5 厘米或以上，目测有明显较大弯曲变形的；

(3) 车架严重弯曲需要拆散开片校正的；

(4) 越野车、轿车车架严重变形伴有折曲、撕裂的或变形弯曲超整体 2/4 的。

#### 4. 发动机、变速箱、前桥、中桥、后桥总成

总成基础件已损坏（发动机气缸体、变速箱变速器壳、前中后桥壳），同时又有 2 个以上主要零件损坏的（如发动机气缸盖、曲轴、活塞，变速箱输入轴、差速器、离合器、齿轮、阀体等）。

## 二、零配件更换条件

1. 基础件。有开裂、断裂，且在受力部位的。如气缸体、变速器壳、差速器壳、后桥壳有裂缝，断裂在固定螺栓孔位置。

2. 安全件。已变形，如横拉杆、直拉杆、转向机、转向柱、转向节、方向盘、前悬上下托架、减震器、半轴、发动机副梁（元宝梁）、车门防撞梁、稳定杆、制动泵、转向助力泵、ABS 泵、副梁等。

3. 塑料、铝合金、玻璃钢件。有粉碎性断裂，固定锁紧或受理位置撞擦后经修复不能达到原有外观形状的，如灯罩、饰条、中网、保险杠、轮辋等。

4. 附件总成。水泵、门泵、中控锁、助力泵、暖风机、蒸发箱、

喷油泵、空调泵、发电机等经撞击变形或转动不灵活的，有零件换零件，无零件换总成。

5. 气囊弹出与之对应的气囊传感器(气囊电脑)需一并更换(无法保证二次启动)。

6. 主线束(发动机及车身)折断或超过 1/3 折断、插头破裂无插头更换，且维修单位无法外修的。

7. 蓄电池破损、划伤(深度 2mm)、明显变形。

8. 三元催化器断裂、明显变形、内部陶瓷物质受损。

9. 气囊弹出导致仪表天破损，或造成皮质表台划伤超过 5cm。  
(轻微划伤可按损失费鉴定损失价格)

10. 前杠骨架撕裂 3cm 以上、变形扭曲范围超过配件整体 20%、折曲度达到 20°。

11. 纵梁变形弯曲 10°、断裂 2cm 以上、有折叠、死褶或溃缩达 10cm、开焊长度 10cm。

12. 覆盖件。

(1) 车门、发动机盖、后备箱盖(四门两盖)

①骨架扭曲变形，经修复很难恢复原有几何尺寸的；

②蒙皮、盖皮撕裂在 5 厘米上或折曲及撕裂在 2 处以上，有色金属材质(铝合金、钛合金)碳纤维蒙皮、盖皮有折曲、折叠、撕裂的；

③蒙皮、盖皮无撕裂、折叠、折曲但变形较重，需要平整钣金、打磨添补及喷涂面积在 50%以上的。有色金属(铝合金、钛合金)

材质蒙皮、盖皮无撕裂、折叠、折曲但变形较重面积在 20%以上，或变形部位在加强筋（双层钣金）处的；

④蒙皮、盖皮变形面积较小，但有缺损性洞穿、凹陷较深、侧面或边缘处损坏较重，经维修影响密封性或难以恢复原状的。

### （2）叶子板、车顶、侧围、后围板、底板

①损坏明显，折曲、折叠、撕裂，维修后无法恢复原状；车顶损坏较重加强筋处，变形面积较大经维修无法恢复原状；后侧围有死褶、撕裂、损坏加强筋处、钣金变形面积较大经维修无法恢复原状；底槛撕裂 5cm 以上、或钣金件有缺损。

②玻璃钢有粉碎性损坏或撕裂，维修后无法恢复原状；

③有缺损性洞穿或凹陷较深、面积较大，经维修无法恢复原状。

### （3）保险杠

①保险杠杠皮洞穿、撕裂较重或伴有缺损，损坏较重经维修无法恢复原状；非漆面材质保险杠划伤、破损（损坏轻微的可给予损失费）。

②撕裂在保险杠边缘固定住卡扣连接处；

③预覆盖件（含保险杠）连接卡口、塑料件焊钉连接点等折断 1/2 以上或主卡口折断、缺损或以上损坏项目无零配件供应、经维修无法恢复原有功能；

④有缺损性洞穿或凹陷较深、面积较大，经维修很难恢复原状。

## 13. 灯光电器

（1）各种灯的灯具损坏无零配件更换；前大灯、后尾灯外壳破

裂；大灯总成固定脚 4 个断裂 2 个以上（包括 3 个固定脚的）或有缺失、灯罩刮伤经维修无法恢复原状、刮花深度达 1mm，轻微划伤给按损失费鉴定损失价格，损失费不得超过配件价格的 30%。

（2）线束起火烧损，与线束相关的电器损坏无法修复（保险丝盒与线束的一体件，无单独配件供应可换总成）。

（3）仪表损坏无元件更换；

（4）其他电器损坏有零件换零件，无零件更换总成。

#### 14. 下列零件损坏达到相应程度的应予更换

（1）水箱、冷凝器的水道管、冷凝管有 2 处以上破裂；

（2）水箱、冷凝器上下或左右水室破裂，卡座断裂，无水室更换；

（3）水箱、冷凝器散热器散热片损坏严重，经维修无法恢复功能及原状；

（4）内饰损坏变形无法恢复原状，或内饰有油迹、污垢清洁后仍无法恢复原状；

（5）座椅变形，无骨架更换，或调节系统无法修复又无配件供应，座椅面皮损坏，骨架又变形；

（6）大灯玻璃、挡风玻璃、保险杠、装饰件、电镀护杠、电视中网、电镀饰条、不可喷涂的轮辋等有损伤、划痕，经维修无法恢复原状（损失轻微的可按损失费鉴定损失价格，损失费不能超过损坏配件损坏前价值的 30%）；

（7）轮胎有深度划痕、凸包、撕裂、胎线折断、气嘴与轮胎胎

面连接部位破裂无法修复，或修复后有安全隐患（轮胎花纹深度低于轮胎磨损标识的为报废轮胎，事故损坏价值为轮胎损坏前的报废价值）。轮胎钢圈变形或圈口处有明显严重缺口深度超过 3mm，影响轮胎密封性能及安全使用的。不可喷涂的钢圈（如拉丝、电镀）损伤面积超过钢圈面积的 20%，无法恢复原状的（损失轻微的可按损失费鉴定损失价格，损失费不能超过配件损坏前价格的 30%）。

（8）油箱有开裂、变形较大、接口有渗漏及箱体有洞穿或划痕较深，构成安全使用隐患的。

## 特殊情况的价格鉴证评估

1. 挡风玻璃事故发生前有沙眼，经交通事故破裂，鉴定损失价格时应扣除不低于重置成本 20%的残值；挡风玻璃事故发生前有沙眼并伴有裂痕的，经交通事故破裂，按残损玻璃鉴定损失价格且不应超过重置成本的 20%；挡风玻璃事故发生前损坏严重应当更换的，或经鉴定后为报废的车辆，挡风玻璃鉴定值为零。

2. 车损鉴定在拆检、维修过程中，因探明车辆损坏隐形损坏配件，需对未损坏的相关零配件进行拆装的，应考虑此项因素对鉴定价格的影响。

3. 事故损坏老旧、特殊车型的损坏配件具备更换条件无原厂件供应的，应参照类似车型的配件价格出具价格鉴证评估结论；无原厂件又无类似配件的车型如果通过维修、加工、校正可以安全使用但无法恢复原状的，可按维修加相应的损失费鉴定其损失价格。

4. 机动车使用年限起始日期按照注册登记日期计算，但自出厂之日起超过 2 年未办理注册登记手续的，按照出厂日期计算。