

Cornel ARAMĂ

***EVALUAREA
AUTOMOBILELOR
(civile/militare)***

Editura Magic Print

Onești – 2020

	pag.
CUVÂNT ÎNAINTE	4
INTRODUCERE	
NOȚIUNI GENERALE DESPRE EVALUARE	8
CAP. 1 EVALUAREA AUTOMOBILELOR MILITARE CONFORM PROCEDURII DE VALORIFICARE A MINISTERULUI APĂRĂRII NAȚIONALE	10
1.1 Elemente generale, orientative, de ordin tehnic, privind algoritmul de calcul...	11
1.2 Algoritmul de evaluare.....	13
CAP. 2 PREVEDERI LEGISLATIVE PRIVIND EVALUAREA AUTOVEHICULELOR	25
2.1 Prevederi legislative actuale.....	25
2.2 Evoluția legislației cu referințe la evaluarea autovehiculelor.....	29
2.3 Evoluția legislației din punctul de vedere al evaluării autovehiculelor.....	31
2.3.1 Referitor la stabilirea valorii unui autovehicul la un anumit moment.....	31
2.3.2 Referitor la stabilirea contravalorii reparațiilor unui autovehicul.....	41
2.3.3 Referitor la stabilirea valorii unei epave a unui autovehicul în caz de daună totală economică.....	42
CAP. 3 POSIBILITĂȚI/METODE DE EVALUARE A AUTOMOBILELOR	52
3.1 Stabilirea valorii de nou a automobilelor.....	52
3.2 Stabilirea valorii automobilelor la un anumit moment al ciclului lor de viață...	60
CAP. 4 ALEGEREA AUTOTURISMULUI POTRIVIT	82
4.1 Justificare.....	82
4.2 Alegerea unui autoturism nou.....	83
4.3 Alegerea unui autoturism la mâna a doua (mic manual de îndrumare a cumpărătorului de autovehicul “second-hand”).....	85
4.3.1 Verificarea vânzătorului.....	86
4.3.2 Verificarea autovehiculului.....	87
4.3.3 Testarea în service.....	95
4.3.4 Sinteze.....	96
4.3.5 Sfaturi “neconvenționale”.....	98
4.3.6 Cuvânt de încheiere.....	101
ANEXE 1-2	102

EVALUAREA AUTOMOBILELOR MILITARE CONFORM PROCEDURII DE VALORIFICARE A MINISTERULUI APĂRĂRII NAȚIONALE

Poate una dintre cele mai rigide și precise metode de evaluare a automobilelor este cea specifică Ministerului Apărării Naționale. Acest lucru nu înseamnă că este și cea mai corectă.

Este drept că metoda are un mare dezavantaj: se bazează, în cazul în care autovehiculul nu se mai fabrică, situație extrem de des întâlnită în realitate și are ca origine a calculului ce se efectuează după o anumită formulă, pe valoarea de inventar a respectivului autovehicul conform evidenței contabile. Acest aspect face ca, într-o mare măsură, algoritmul să nu poată fi aplicat în cazul persoanelor fizice care bineînțeles că nu beneficiază de o evidență contabilă și, cu siguranță, nu au o valoare de inventar pentru vehiculele proprii.

Este drept că, dacă evaluatorul sau expertul tehnic are noroc, proprietarul mai poate prezenta documentele de achiziție a autovehiculului de nou de la dealer. Caz în care avem astfel valoarea de pornire pentru aplicarea algoritmului specific MApN.

Atenție însă ca prețul de achiziție a autovehiculului, fie că a fost achiziționat de către persoane fizice, fie de persoane juridice, să fie cel de nou! Numai prețul din momentul în care vehiculul a fost cumpărat în stadiul de nou este relevant în întocmirea calculului! Și chiar în această situație, prețul de nou trebuie actualizat ținându-se cont de inflație, deoarece, dând un singur și simplist exemplu, un autoturism de 10.000 euro în 1990 nu este echivalent ca valoare cu unul cu același preț de nou în 2015!

Documentul legislativ în baza căruia este structurat algoritmul de calcul specific pentru evaluarea unui autovehicul folosit în cadrul MApN este *Instrucțiunile din 22 septembrie 2009 de aplicare a Regulamentului privind organizarea procedurilor pentru valorificarea bunurilor aflate în administrarea Ministerului Apărării Naționale*, aprobate prin Ordinul M-99/2009 al ministrului MApN și publicat în *Monitorul oficial* nr. 685 bis din 12 octombrie 2009.

În continuare, se va prezenta o formă sintetică și adaptată pentru autovehiculele din mediul civil a metodei de evaluare a bunurilor materiale prezentată în ordinul M-99/2009 al ministrului MApN.

Compania Națională ROMTEHNICA S.A. stabilește, în procesul de valorificare, relații directe de evaluare a situației, precum și informaționale referitoare la tehnica ce urmează a fi evaluată, cu categoriile de forțe ale armatei (forțe terestre, aeriene și navale).

Estimarea prețului inițial de vânzare a bunurilor se face de către o comisie a unității militare în a cărei administrare nemijlocită se află tehnica (echipamentul militar), potrivit metodologiei de estimare/evaluare a bunurilor precizată în ordin. Respectiva comisie întocmește o fișă tehnică și un raport de estimare inițială a prețului pentru vânzarea vehiculului conform modelelor indicate în ordin și care vor fi prezentate la punctul următor.

La evaluarea bunurilor se analizează rapoartele de estimare și fișele tehnice ale bunurilor întocmite de unitatea gestionară/deținătoare ținându-se cont de următoarele:

- a) **În cazul în care există informații despre piață**, se are în vedere prețul pieței pentru autovehicule identice, de același gen ori asimilate, care se menține/majorează/diminuează în funcție de starea tehnică și de completare a bunurilor, de uzura fizică și morală a acestora, de valoarea de întrebuințare, de raportul cerere - ofertă sau de prețurile de adjudecare pentru bunuri identice, de același gen ori asimilate.
- b) **În cazul în care nu se dispune de informații relevante despre piață**, se are în vedere metodologia de estimare/evaluare a bunurilor care se valorifică prevăzută în ordin și va fi precizată la punctul următor. Pentru autovehiculele evaluate la fața locului, comisia de evaluare, în funcție de valoarea de înlocuire certă sau estimată, de starea tehnică și de completare ori de durata efectivă de funcționare și/sau depozitare, menține/majorează/diminuează prețul inițial de vânzare estimat. Prețul inițial de vânzare stabilit este egal ori mai mare sau mai mic decât prețul inițial de vânzare estimat/prețul rezultat din formula de calcul, potrivit constatărilor comisiei de evaluare a bunurilor.

Un mare avantaj al al ordinului M-99/2009 este acela că se prevede inclusiv o metodologie de estimare a prețului autovehiculelor în cazul în care acestea ar fi valorificate ca deșeu nedezmembrat. Extrapolând, echivalent pentru litigiile specifice în care sunt angrenate societățile de asigurări este prețul pentru epavele autovehiculelor care au fost apreciate, în urma unor accidente rutiere, ca fiind daună totală din punct de vedere economic. Cu mențiunea că acestea, atunci când sunt vândute la centrele autorizate de colectare a vehiculelor scoase din uz sunt evaluate ca fiind deșeu nedezmembrat, iar din momentul în care aceste societăți le dezmembrează pe părți componente, valorificabile ca piese de schimb de tip *second-hand*, valoarea automobilelor ajunse în stadiul de epave crește semnificativ.

În concluzie, **beneficiem de o metodologie de estimare a prețului epavelor rezultate ca urmare a unei daune totale!** Trebuie subliniat însă că, în

baza Legii Nr. 212/2015 privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz, lege aprobată de către Parlamentul României, lege publicată în Monitorul Oficial nr. 554 din 27 iulie 2015, la Art. 18 se precizează că “Persoanele fizice sau persoanele juridice deținătoare de vehicule scoase din uz au următoarele obligații: [...] a) să nu depoziteze vehiculele scoase din uz ori componentele solide și/sau lichide ale acestora; b) să predea vehiculele scoase din uz operatorilor economici autorizați să desfășoare activități de colectare a vehiculelor scoase din uz sau direct operatorilor economici care sunt autorizați să efectueze operații de tratare a vehiculelor scoase din uz.”

Cu alte cuvinte, **persoanelor fizice și juridice, care nu sunt autorizate în acest sens, le este interzis a dezmembra și/sau valorifica, și/sau trata vehiculele scoase din uz!** Rezultă că **evaluarea epavelor aflate în proprietatea persoanelor fizice și juridice autorizate în sensul celor de mai sus, nu este justificată ca deșeu nedezmembrat**, pentru că acestea nu vor putea niciodată să le valorifice astfel! Este logic și axiomatic, conform legilor nescrise ale economiei de piață, ca societățile autorizate în a trata, dezmembra și valorifica vehiculele scoase din uz să profite de acest fapt și să achiziționeze aceste epave la prețuri mult sub ceea ce ar putea ei obține prin dezmembrarea lor și valorificarea subansamblelor și deșeurilor componente!

Cu toate acestea, se mai pot întâlni obiective ale expertizelor tehnice, trasate de către organele în drept, de genul: “stabiliți valoarea reală a epavei prin constatare științifică, urmând a se preciza în concret valoarea totală a epavei cu detalieri pentru fiecare componentă în parte (valoarea atât pentru fiecare reper recuperabil, cât și pentru fiecare reper nerecuperabil)” – obiectiv real întâlnit de către autor într-o expertiză tehnică. Și, în acest caz, era vorba de o persoană fizică la care nu se putea pune problema că ar fi putut fi autorizată pentru a trata, dezmembra, valorifica un vehicul scos din uz!

Mai trebuie precizat faptul că multe dintre societățile autorizate în a prelua autovehicule scoase din uz sunt specializate pe dezmembrarea acestora și valorificarea subansamblelor componente prin vânzarea ca piese de schimb second-hand. Acest fapt conduce la profituri deosebite pentru aceste firme, lucru care a provocat o dezvoltare fără precedent a acestor parcuri de dezmembrări auto la noi în țară.

Continuând cele precizate în M-99/2009, la estimarea și evaluarea prețului inițial de vânzare al autovehiculelor care se propun a se valorifica în starea fizică în care se află, la prețuri de deșeuri, se au în vedere masa proprie a bunurilor din documentația tehnică, natura materialului de bază, precum și prețul pieței practicat pentru materialul de bază ca deșeu nedezmembrat. Prețul inițial de vânzare, acceptabil, este cel puțin egal cu contravaloarea deșeurilor estimate a rezulta prin dezmembrarea bunului respectiv.

În cazul în care eventualul studiu de piață efectuat a influențat prețul inițial de valorificare, la fișele tehnice/rapoartele de estimare se anexează copii ale documentelor relevante cu privire la acest aspect. Exemplu:

A) prețurile autovehiculelor propuse la valorificare care sunt identice/similare cu cele de pe piață, la preț de nou, fără T.V.A.;

B) prețurile deșeurilor de orice natură, tranzacționate sau comercializate de agenți economici autorizați, de pe plan local/zonal.

Prețurile calculate nu includ T.V.A.

1.2 Algoritm de evaluare

I. Prima etapă - stabilirea prețului actualizat

P_{act} - **prețul actualizat** reprezintă valoarea de înlocuire a autovehiculului la data evaluării.

P_{act} se determină de către o comisie de evaluare (de obicei a unităților militare gestionare), după cum urmează:

- a) **dacă încă se mai fabrică** tipul respectiv de autovehicul, se utilizează pentru determinarea P_{act} un document justificativ de prospectare a pieței pentru autovehicule care sunt identice/similare/asimilate cu cele de pe piață, la preț de nou, fără TVA;
- b) **dacă nu se mai cunoaște prețul de achiziție inițial**, se determină P_{act} ca fiind prețul din evidența contabilă indexat cu indicele mediu de creștere al prețurilor, pentru bunurile care nu se mai fabrică/produc și pentru care unitățile militare gestionare nu pot prospecta piața, după cum urmează:
 - pentru vehiculele fabricate până în anul 1999, indicele mediu de creștere al prețurilor va fi stabilit de la anul 1989 și până la anul în care bunul este evaluat;
 - pentru bunurile fabricate după anul 1989, indicele mediu de creștere al prețurilor va fi stabilit funcție de anul fabricației și anul în care bunul este evaluat.
- c) **în cazul în care se cunoaște prețul de achiziție inițial**, fără TVA, pentru bunurile care nu se mai fabrică, se utilizează următorul algoritm pentru stabilirea P_{act} :
 1. prețul de achiziție se transformă din LEI în USD, ținând cont de cursul oficial de la data achiziției;
 2. prețul de achiziție obținut în USD se transformă în LEI, la cursul oficial, existent la data evaluării.

Marele avantaj al unităților militare și al autovehiculelor din dotarea MAPN este acela că, întotdeauna se poate calcula un P_{act} raportat la un preț din contabilitatea de gestiune! Cu alte cuvinte, chiar dacă nu se mai cunoaște prețul inițial de achiziție al echipamentului și nu se poate utiliza varianta c) a

algoritmului, chiar și în situația în care nu se mai fabrică tipul respectiv de vehicul, fapt care provoacă imposibilitatea utilizării variantei a) a algoritmului, se poate utiliza cu succes varianta b) a algoritmului, plecând cu calculul de la valoarea bunului aflată în evidența contabilă de gestiune indexată cu indicele mediu de creștere al prețurilor corespunzător situațiilor în care se află vehiculul, valoare care poate fi comunicată de către Institutul Național de Statistică.

Prin extrapolarea la mediul civil, variantele de calcul a) și c) ale algoritmului se pot aplica cu succes pentru stabilirea prețului actualizat al unui autovehicul.

II. A II-a etapă – întocmirea fișei tehnice

Comisia special numită pentru întocmirea fișelor tehnice, precum și a rapoartelor de estimare a prețului inițial de vânzare, întocmește fișa tehnică a autovehiculului ce urmează a fi valorificat.

Elementele componente ale fișei tehnice:

- Antet:

CERTIFIC

CONFORMITATEA DATELOR TEHNICE

COMANDANTUL (ȘEFUL) U.M. (gestionare)

- Titlu:

FIȘA TEHNICĂ

A ACTIVULUI FIX CARE SE VALORIFICĂ:

A) la intern

B) la extern

- 1. Denumirea bunului..., tipul..., marca..., an de fabricație..., nr. de înmatriculare/inventar...
- 2. Seria elementelor componente de bază:
 - Serie șasiu... serie motor...
 - Alte componente...
- 3. Bunul este scos din funcțiune cu PROCESUL VERBAL nr... din...
- 4. Durata normală de funcționare/utilizare... (km echivalenți, ore, ani, lovitură trase etc.)...
- 5. Durata efectivă de funcționare (exploatare)/utilizare - (km echivalenți, ore, ani, lovitură trase etc.)...
- 6. Număr de reparații capitale executate...
- 7. Starea calitativă în care se află bunul:
 - Nou

- Folosit
- Cu nevoi de reparații

- 8. Descrierea stării tehnice și de completare a bunului, respectiv a stării de fixație:

	da	nu	
complet	[]	[]	starea de completare (se precizează principalele lipsuri)
funcționează	[]	[]	
în stare de fixație	[]	[]	
demilitarizat faza I	[]	[]	
alte situații	[]	[]	

- Delotizat de echipamentele și materialele care conțin aliaje de metale prețioase

A) da

B) nu este cazul

- 9. Unitatea Militară gestionară: UM... localitatea..., județul..., telefon..., fax...
- 10. Unitatea Militară deținătoare: UM... localitatea..., județul..., telefon..., fax...
- 11. Dacă bunul rămâne nevalorificat prin licitație poate fi transmis fără plată

DA NU

(se bifează obligatoriu o singură opțiune)

- 12. Masa proprie a bunului este de: _____ kg/buc. și este stabilită conform:
 - prevederilor _____ (instrucțiunilor de descriere/cărților de exploatare/Memoratoare etc.)
 - prin asimilare cu _____
 - prin cântărire efectivă
- 13. Deșeuri ce ar rezulta în urma casării (pe tipuri și cantități):
 -
 -
 -
- Semnătura celui care a întocmit:

ÎNTOCMIT

ȘEFUL (compartimentului care are în evidență bunul)

(gradul)

(numele și prenumele)

• 14. DATE COMPLETATE DE GESTIONAR

Certific exactitatea datelor înscrise în prezenta fișa tehnică, inclusiv faptul că seriile înscrise la pct. nr. 2 corespund cu cele poansonate/ înscrisionate pe tehnică.

Gradul,

(data și semnătura)

Numele și prenumele gestionarului

- 15. Constatările comisiei de evaluare la fața locului a structurii specializate și a reprezentantului Companiei (ROMTEHNICA S.A.), după caz:
- 15.1 Datele înscrise în fișa tehnică coincid cu situația reală în care se află bunul

Da Nu

Sau

- 15.2 La confruntarea datelor din fișa tehnică cu situația reală în care se află bunul au rezultat următoarele:

.....
.....
.....

- Data efectuării evaluării la fața locului...
- Semnături:
Membrii comisiei de evaluare/eșalonului superior

1.
2.
3.

- 16. CERTIFICĂM CONSTATĂRILE COMISIEI DE EVALUARE/EȘALONULUI SUPERIOR:

Data certificării...

Gestionar COMANDANTUL UM _____

Grad, (semnătura) Grad, (semnătura)

(numele și prenumele) (numele și prenumele)

- 17. *Am aspectat bunul pe care urmează să îl licitez*

Data

Numele și prenumele

B.I/C.I

Serie, număr

(unde este cazul)

Semnătura

£ În cazul în care se pune problema **evaluării autovehiculului la preț de deșeu nedezmembrat** (la preț de epavă valorificabilă pe componente ca deșeuri) se întocmește o altă fișă tehnică, conform modelului următor:

- Antet:

CERTIFIC

CONFORMITATEA DATELOR TEHNICE

COMANDANTUL (ȘEFUL) U.M (gestionare)

- Titlu:

FIȘA TEHNICĂ

A ACTIVULUI FIX CARE SE VALORIFICĂ LA INTERN, ÎN STAREA
FIZICĂ ÎN CARE SE AFLĂ,
LA PREȚ DE DEȘEU ÎN STARE NEDEZMEMBRATĂ

- 1. Denumirea..., tipul..., marca..., an de fabricație..., nr. de înmatriculare/inventar...
- 2. Seria componentelor de bază:
 - Serie șasiu..., serie motor...
 - Alte componente...
- 3. Descrierea stării tehnice și de completare a bunului...
.....
.....
- 4. Condițiile care au generat starea tehnică și de completare menționate la nr. crt. 3:
 - Se enumeră și condițiile care au generat situația respectivă.
- 5. Masa proprie a bunului este de: _____ kg/buc. și este stabilită conform:
 - prevederilor _____ (instrucțiunilor de descriere/cărților de exploatare/memoratoare etc.)
 - prin asimilare cu _____
 - prin cântărire efectivă []
- 6. Tipuri și cantități de deșeuri estimate a rezulta din dezmembrare:
 -
 -