


# 二手车鉴定评估报告表 1

评估日期：2025 年 05 月 23 日

车主/单位	贵州民族大学			证件号码	1252000429248148C	
地址	贵阳市花溪区董家堰			联系电话	15985117866	
车牌号	品牌型号	颜色	表显里程	座位/排量/功率	挡位方式	燃料种类
贵 AZA707	大众汽车牌 SVW71810DJ	黑	321418 公里	5 人/1798ml/118kW	自动	汽油
注册登记日期	出厂日期	使用性质	车架号 VIN		发动机号	
2012-09-26	2012-08-24	非营运	LSVCD2A49CN111357		951842	
手续查验	<input type="checkbox"/> 原始发票 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车登记证书 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车行驶证 <input checked="" type="checkbox"/> 法人代码或身份证 <input type="checkbox"/> 购置税 <input checked="" type="checkbox"/> 其他					
	年审：2025-09 保险：2025-09-12					
	外观及玻璃检查	漆面及钣金检查结果：车漆较暗，局部有少许划痕，车身骨架正常，未发现重大事故修复痕迹。  玻璃检查结果：玻璃无明显破损迹象。				
	车内检查	检车结果：座椅褶皱磨损，方向盘磨损严重。中控台、仪表盘等塑料部件有少许划痕。				
综合调整系数：  技术状况： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 较好 <input checked="" type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 30% 维修保养： <input type="checkbox"/> 好 <input checked="" type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 25% 制造质量： <input type="checkbox"/> 进口 <input type="checkbox"/> 国产名牌 <input type="checkbox"/> 进口非名牌 <input checked="" type="checkbox"/> 国产非名牌 ×权重 20% 工作性质： <input type="checkbox"/> 私用 <input checked="" type="checkbox"/> 公务用车 <input type="checkbox"/> 营运 ×权重 15% 工作条件： <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 10%	发动机舱及变速箱检查	漏油部件：无明显漏油部件。  异响部件：现时怠速轻微抖动异响。  发动机部件：发动机舱局部螺丝有拧动拆卸痕迹，部分零部件有更换维修迹象。  变速箱部件：正常磨损，未发现明显异常。  其他：				
	底盘及转向检查	具体说明：底盘部分易损件出现老化磨损，日常行驶过低洼路面，底盘有轻微异响。				

<p><b>综合车况描述</b></p>	<p>帕萨特 2013 款 1.8TSI DSG 尊贵版（车型配置信息源于第三方网络平台查询，仅供参考） 该车累计使用年限近 13 年，表显 32 万公里，日常使用强度大，经查验，车漆较暗，局部有少许划痕，车身骨架正常，未发现重大事故修复痕迹，无重大事故、无火烧、无水泡等异常车况，车内座椅、方向盘、门把手等常接触位置磨损程度较大，车内电子设备现时功能正常。发动机变速箱现时工况正常。底盘部分易损件出现老化磨损，日常行驶过低洼路面，底盘有轻微异响，整体车况一般。</p>
<p><b>评估方法</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 重置成本法    <input checked="" type="checkbox"/> 现行市价法    <input checked="" type="checkbox"/> 清算处置法    <input type="checkbox"/> 其他</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;"><b>评估方法及价值评估</b></p>	<p>评估方法的确定和计算过程如下： 评估说明：本次评估采用重置成本法计算车辆评估价格，结合清算处置法来计算车辆处置价。<b>重置成本法</b>是指按照重建或者重置被评估对象的思路，将重建或者重置成本作为确定评估对象价值的基础，扣除相关贬值，以此确定评估对象价值的评估方法的总称，在二手车鉴定估价的实践中，是较为准确地评估车辆的残余价值，计算公式：评估价值=重置成本*成新率*综合调整系数；<b>清算处置法</b>是根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。 计算过程： <b>1. 重置成本=同种车型现行新车市场价=15 万元</b> <b>2. 成新率：</b> 成新率是反映二手车新旧程度的指标。二手车成新率是表示二手车的功能或使用价值占全新机动车的功能或使用价值的比率，也可以理解为二手车的现时状态与机动车全新状态的比率。<b>成新率计算公式=(1-已使用年限/规定使用年限)×100%</b>，机动车的规定使用年限，即机动车的使用寿命。机动车使用寿命的概念与汽车使用寿命的概念相同，它分为技术使用寿命、经济使用寿命和合理使用寿命，目前相关政策已经取消非营运小型乘用车使用年限报废，<b>这里所指的机动车规定使用年限是指机动车的合理使用寿命</b>，该车使用年限长，日常使用强度大，零部件出现不同程度老化磨损，故障率已出现频繁，已严重影响车辆使用寿命，经综合鉴定评估分析，该车的合理使用寿命为 15 年，即 180 个月，通常将已使用年限和规定使用年限换算成月数。  成新率计算公式=(1-已使用年限/合理使用年限)×100%， 成新率=[1-152(个月)/180(个月)]×100%≈17% <b>3. 调整系数：</b>对于采用年限法计算成新率时，还应考虑二手车的技术状况对成新率的影响。影响二手车成新率的主要因素有车辆技术状况、使用和维修状态、原始制造质量、工作性质、工作条件等 5 个方面。为此综合调整系数由 5 个方面构成，这 5 个方面因为的影响权重是不同的，根据二手车鉴定评估技术规范结合二手车评估行业经验分别取为 30%、25%、20%、15%和 10%。 综合调整系数的计算公式如下： <math>K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%</math> 式中， K1——车辆技术状况调整系数； K2——车辆使用和维修状态调整系数； K3——车辆原始制造质量调整系数； K4——车辆工作性质调整系数； K5——车辆工作条件调整系数。 本次鉴定评估各系数的选取 <b>(1) 车辆技术状况系数 (K1)</b> 车辆技术状况系数是基于对车辆技术状况鉴定的基础上对车辆进行的分级，然后取调整系数来修正车辆的成新率，技术状况系数取值范围为 0.6-1.0，技术状况好的取上限，反之取下限。（该车现时技术状况一般，现时因素等级为一般，取值 0.8，即 K1=0.8） <b>(2) 车辆使用和维护状态系数 (K2)</b> 它是反映使用者对车辆使用、维护的水平，不同的使用者，对车辆使用、维护的实际执行情况差别</p>

较大，因而直接影响到车辆的使用寿命和成新率，使用和维护状态系数取值范围为 0.7-1.0。（该车维护状况一般，因素等级为一般，取值 0.8，即  $K_2=0.8$ ）

### （3）车辆原始制造质量系数（K3）

确定该系数时，应了解车辆是国产车还是进口车，是进口车的还需了解是否是名牌车，以及进口国别；是国产车的应了解是名牌产品还是一般产品。一般来说，国家正规手续进口的车辆质量优于国产车辆，名牌产品优于一般产品，但又有较多例外。例如，90年代中期进口的韩国大宇、现代等车型，由于车辆质量及配件供应存在的问题，应属进口非名牌车。因此，在确定此系数时应较慎重。对依法没收领取牌证的走私车辆，其原始制造质量系数建议视同国产名牌产品考虑。原始制造质量系数取值范围在 0.7-1.0。（该车为国产合资车，通常称为国产非名牌车，因素等级为国产非名牌，取值 0.7，即  $K_3=0.7$ ）

### （4）车辆工作性质系数（K4）

车辆工作性质不同，其繁忙程度不同，使用强度亦不同。把车辆工作性质分为私人工作和生活用车，机关企事业单位的公务和商务用车，从事旅客、货运、城市出租的营运用车。以普通小轿车为例，一般来说，私人工作和生活用车每年最多行驶约 2.5 万公里；公务、商务用车每年不超过 6 万公里；而营运出租车每年行驶有些高达 15 万公里，甚至更多。可见工作性质不同，其使用强度差异之大，车辆工作性质系数取值范围为 0.5-1.0。（该车为单位公务用车，因素等级为公务用车，取值 0.7，即  $K_4=0.7$ ）

### （5）车辆工作条件系数（K5）

我国地域辽阔，各地自然条件差别很大，车辆的工作条件对其成新率影响很大。把工作条件分为道路条件和特殊使用条件。道路条件可分为好路、中等路和差路三类。好路是指国家道路等级中的高速公路，一、二、三级道路，好路率在 50%以上；中等路是指符合国家道路等级的四级道路标准，好路率在 30%-50%；差路是指国家等级以外的路，好路率在 30%以上；特殊使用条件主要指特殊自然条件，包括寒冷、沿海、风沙、山区等地区。根据上述工作条件可适当取值，车辆长期在道路条件为好路和中等路行驶时，工作条件系数分别取 1 和 0.8；车辆长期在差路或特殊使用条件下工作，其系数取 0.6。（该车累计使用年限长，车辆长期在差的路行驶，因素等级为差，取值 0.6，即  $K_5=0.6$ ）各调整系数的选取方法及其权重分配参见下表：

影响因素	因素分级	调整系数	权重
技术状况	好	1.0	30%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
	差	0.6	
维修保养	好	1.0	25%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
制造质量	进口车	1.0	20%
	国产名牌	0.9	
	进口非名牌	0.8	
	走私车、国产非名牌	0.7	
工作性质	私用	1.0	15%
	公务、商务	0.7	
	营运	0.5	
工作条件	较好	1.0	10%
	一般	0.8	
	差	0.6	

用加权平均法计算： $K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%$   
 该车辆各调整系数为：K1=0.8 K2=0.8 K3=0.7 K4=0.7 K5=0.6  
 综合调整系数=0.8×30%+0.8×25%+0.7×20%+0.7×15%+0.6×10%=0.745

4. 评估价值：  
 评估价值=重置成本×成新率×调整系数（重置成本=15万元，成新率=17%，综合调整系数=0.745）  
 评估价值=15万元×17%×0.745=1.8997万元（保留至个位）

5. 清算处置价=评估价值\*快速变现折扣率  
 根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。  
 车辆评估处置价=评估价值×（1-20%）=1.8997×80%≈1.5197万元（保留至个位）

鉴定评估结论

技术鉴定:	根据现时实际车况，该车技术状况等级为二级。
价值估算结果:	15197元 大写金额：壹万伍仟壹佰玖拾柒元整
处置建议:	<input checked="" type="checkbox"/> 拍卖 <input type="checkbox"/> 交易 <input type="checkbox"/> 报废 <input type="checkbox"/> 置换 <input type="checkbox"/> 其他

备注：该车为典型的德系B级轿车，有较大的空间和较高的配置优势，适合练手代步或过渡性用车，还具有一定的市场价值，建议拍卖处理。



# 二手车鉴定评估报告表 2

评估日期：2025 年 05 月 23 日

车主/单位	贵州民族大学			证件号码	1252000429248148C	
地址	贵阳市花溪区董家堰			联系电话	15985117866	
车牌号	品牌型号	颜色	表显里程	座位/排量/功率	挡位方式	燃料种类
贵 AZB288	大众汽车牌 SVW71810HJ	黑	244194 公里	5 人/1798ml/118kW	自动	汽油
注册登记日期	出厂日期	使用性质	车架号 VIN		发动机号	
2014-01-10	2013-12-16	非营运	LSVCH2A48DN229440		V25998	
手续查验	<input type="checkbox"/> 原始发票 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车登记证书 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车行驶证 <input checked="" type="checkbox"/> 法人代码或身份证 <input type="checkbox"/> 购置税 <input checked="" type="checkbox"/> 其他					
	年审：2026-01 保险：2026-01-15					
			外观及玻璃检查	漆面及钣金检查结果：油漆成色一般，局部有少许划痕，车身骨架正常，未发现重大事故修复痕迹。		
				玻璃检查结果：玻璃无明显破损迹象。		
综合调整系数：  技术状况： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 30% 维修保养： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 25% 制造质量： <input type="checkbox"/> 进口 <input type="checkbox"/> 国产名牌 <input type="checkbox"/> 进口非名牌 <input checked="" type="checkbox"/> 国产非名牌 ×权重 20% 工作性质： <input type="checkbox"/> 私用 <input checked="" type="checkbox"/> 公务用车 <input type="checkbox"/> 营运 ×权重 15% 工作条件： <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 10%			发动机舱及变速箱检查	漏油部件：气门室盖垫轻微渗油。		
				异响部件：日常行驶发动机抖动异常。		
				发动机部件：现时启动正常，发动机存在漏油问题，是油封老化、密封垫损坏等原因导致，机舱局部螺丝有拧动拆卸痕迹，部分零部件有维修更换迹象。		
				变速箱部件：内部零件正常磨损，未发现明显异常。		
			底盘及转向检查	其他：		
				具体说明：底盘部件存在磨损、松动或损坏的情况，行驶时产生异响。		

<p><b>综合车况描述</b></p>	<p>帕萨特 2011 款 1.8TSI DSG 尊荣版（车型配置信息源于第三方网络平台查询，仅供参考）          该车累计使用年限近 11 年 4 个月，表显 24.4 万公里，日常使用强度大，经查验，车漆较暗，局部有补漆和少许划痕，车身骨架正常，未发现重大事故修复痕迹，无重大事故、无火烧、无水泡等异常车况，车内座椅、方向盘、门把手等常接触位置磨损程度较大，车内电子设备现时功能正常。发动机变速箱现时工况正常。底盘部分易损件出现老化磨损，日常行驶过低洼路面，底盘有轻微异响，整体车况一般。</p>
<p><b>评估方法</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 重置成本法    <input checked="" type="checkbox"/> 现行市价法    <input checked="" type="checkbox"/> 清算处置法    <input type="checkbox"/> 其他</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;"><b>评估方法及价值评估</b></p>	<p>评估方法的确定和计算过程如下：          评估说明：本次评估采用重置成本法计算车辆评估价格，结合清算处置法来计算车辆处置价。重置成本法是指按照重建或者重置被评估对象的思路，将重建或者重置成本作为确定评估对象价值的基础，扣除相关贬值，以此确定评估对象价值的评估方法的总称，在二手车鉴定估价的实践中，是较为准确地评估车辆的残余价值，计算公式：评估价值=重置成本*成新率*综合调整系数；          清算处置法是根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。          计算过程：  <b>1. 重置成本=同种车型现行新车市场价=14 万元</b>  <b>2. 成新率：</b>          成新率是反映二手车新旧程度的指标。二手车成新率是表示二手车的功能或使用价值占全新机动车的功能或使用价值的比率，也可以理解为二手车的现时状态与机动车全新状态的比率。<b>成新率计算公式=(1-已使用年限/规定使用年限)×100%</b>，机动车的规定使用年限，即机动车的使用寿命。机动车使用寿命的概念与汽车使用寿命的概念相同，它分为技术使用寿命、经济使用寿命和合理使用寿命，目前相关政策已经取消非营运小型乘用车使用年限报废，<b>这里所指的机动车规定使用年限是指机动车的合理使用寿命</b>，该车使用年限长，日常使用强度大，零部件出现不同程度老化磨损，故障率已出现频繁，已严重影响车辆使用寿命，经综合鉴定评估分析，该车的合理使用寿命为 15 年，即 180 个月，通常将已使用年限和规定使用年限换算成月数。            成新率计算公式=(1-已使用年限/合理使用年限)×100%          成新率=[1-136(个月)/180(个月)]×100%≈24%  <b>3. 调整系数：</b>对于采用年限法计算成新率时，还应考虑二手车的技术状况对成新率的影响。影响二手车成新率的主要因素有车辆技术状况、使用和维修状态、原始制造质量、工作性质、工作条件等 5 个方面。为此综合调整系数由 5 个方面构成，这 5 个方面因为的影响权重是不同的，根据二手车鉴定评估技术规范结合二手车评估行业经验分别取为 30%、25%、20%、15%和 10%。          综合调整系数的计算公式如下：  <math>K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%</math>          式中，          K1——车辆技术状况调整系数；          K2——车辆使用和维修状态调整系数；          K3——车辆原始制造质量调整系数；          K4——车辆工作性质调整系数；          K5——车辆工作条件调整系数。          本次鉴定评估各系数的选取  <b>(1) 车辆技术状况系数 (K1)</b>          车辆技术状况系数是基于对车辆技术状况鉴定的基础上对车辆进行的分级，然后取调整系数来修正车辆的成新率，技术状况系数取值范围为 0.6-1.0，技术状况好的取上限，反之取下限。（该车现时技术状况一般，现时因素等级为一般，取值 0.8，即 K1=0.8）  <b>(2) 车辆使用和维护状态系数 (K2)</b>          它是反映使用者对车辆使用、维护的水平，不同的使用者，对车辆使用、维护的实际执行情况差别</p>

较大，因而直接影响到车辆的使用寿命和成新率，使用和维护状态系数取值范围为0.7-1.0。（该车维护状况一般，因素等级为一般，取值0.8，即K2=0.8）

### （3）车辆原始制造质量系数（K3）

确定该系数时，应了解车辆是国产车还是进口车，是进口车的还需了解是否是名牌车，以及进口国别；是国产车的应了解是名牌产品还是一般产品。一般来说，国家正规手续进口的车辆质量优于国产车辆，名牌产品优于一般产品，但又有较多例外。例如，90年代中期进口的韩国大宇、现代等车型，由于车辆质量及配件供应存在的问题，应属进口非名牌车。因此，在确定此系数时应较慎重。对依法没收领取牌证的走私车辆，其原始制造质量系数建议视同国产名牌产品考虑。原始制造质量系数取值范围在0.7-1.0。（该车为国产合资车，通常称为国产非名牌车，因素等级为国产非名牌，取值0.7，即K3=0.7）

### （4）车辆工作性质系数（K4）

车辆工作性质不同，其繁忙程度不同，使用强度亦不同。把车辆工作性质分为私人工作和生活用车，机关企事业单位的公务和商务用车，从事旅客、货运、城市出租的营运用车。以普通小轿车为例，一般来说，私人工作和生活用车每年最多行驶约2.5万公里；公务、商务用车每年不超过6万公里；而营运出租车每年行驶有些高达15万公里，甚至更多。可见工作性质不同，其使用强度差异之大，车辆工作性质系数取值范围为0.5-1.0。（该车为单位公务用车，因素等级为公务用车，取值0.7，即K4=0.7）

### （5）车辆工作条件系数（K5）

我国地域辽阔，各地自然条件差别很大，车辆的工作条件对其成新率影响很大。把工作条件分为道路条件和特殊使用条件。道路条件可分为好路、中等路和差路三类。好路是指国家道路等级中的高速公路，一、二、三级道路，好路率在50%以上；中等路是指符合国家道路等级的四级道路标准，好路率在30%-50%；差路是指国家等级以外的路，好路率在30%以上；特殊使用条件主要指特殊自然条件，包括寒冷、沿海、风沙、山区等地区。根据上述工作条件可适当取值，车辆长期在道路条件为好路和中等路行驶时，工作条件系数分别取1和0.8；车辆长期在差路或特殊使用条件下工作，其系数取0.6。（该车累计使用年限长，车辆长期在差的路行驶，因素等级为差，取值0.6，即K5=0.6）各调整系数的选取方法及其权重分配参见下表：

影响因素	因素分级	调整系数	权重
技术状况	好	1.0	30%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
	差	0.6	
维修保养	好	1.0	25%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
制造质量	进口车	1.0	20%
	国产名牌	0.9	
	进口非名牌	0.8	
	走私车、国产非名牌	0.7	
工作性质	私用	1.0	15%
	公务、商务	0.7	
	营运	0.5	
工作条件	较好	1.0	10%
	一般	0.8	
	差	0.6	

用加权平均法计算： $K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%$

该车辆各调整系数为：K1=0.8 K2=0.8 K3=0.7 K4=0.7 K5=0.6

综合调整系数= $0.8 \times 30\% + 0.8 \times 25\% + 0.7 \times 20\% + 0.7 \times 15\% + 0.6 \times 10\% = 0.745$

4. 评估价值：

评估价值=重置成本×成新率×调整系数（重置成本=14万元，成新率=24%，综合调整系数=0.745）

评估价值=14万元×24%×0.745=2.5032万元（保留至个位）

5. 清算处置价=评估价值×快速变现折扣率

根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。

车辆评估处置价=评估价值×（1-20%）=2.5032×80%≈2.0025万元（保留至个位）

鉴定评估结论

技术鉴定：

根据现时实际车况，该车技术状况等级为二级。

价值估算结果：

20025元 大写金额：贰万零贰拾伍元整

处置建议：

拍卖  交易  报废  置换  其他

备注：该车为典型的德系B级轿车，有较大的空间和较高的配置优势，适合练手代步或过渡性用车，还具有一定的市场价值，建议拍卖处理。



# 二手车鉴定评估报告表 3

评估日期：2025年05月23日

车主/单位	贵州民族大学			证件号码	1252000429248148C	
地址	贵阳市花溪区董家堰			联系电话	15985117866	
车牌号	品牌型号	颜色	表显里程	座位/排量/功率	挡位方式	燃料种类
贵 AZA657	大众汽车牌 SVW71810DJ	黑	246853 公里	5人/1798ml/118kW	自动	汽油
注册登记日期	出厂日期	使用性质	车架号 VIN		发动机号	
2012-09-26	2012-08-05	非营运	LSVCD2A41CN112177		952823	
手续查验	<input type="checkbox"/> 原始发票 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车登记证书 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车行驶证 <input checked="" type="checkbox"/> 法人代码或身份证 <input type="checkbox"/> 购置税 <input checked="" type="checkbox"/> 其他 年审：2025-09 保险：2025-09-12					



外观及玻璃检查	漆面及钣金检查结果：车漆较暗，局部有少许划痕，车身骨架正常，未发现重大事故修复痕迹。  玻璃检查结果：玻璃无明显破损迹象。	
车内检查	检车结果：座椅褶皱磨损，方向盘磨损严重。中控台、仪表盘等塑料部件有少许划痕。	
综合调整系数：  技术状况： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 较好 <input checked="" type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 30% 维修保养： <input type="checkbox"/> 好 <input checked="" type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 25% 制造质量： <input type="checkbox"/> 进口 <input type="checkbox"/> 国产名牌 <input type="checkbox"/> 进口非名牌 <input checked="" type="checkbox"/> 国产非名牌 ×权重 20% 工作性质： <input type="checkbox"/> 私用 <input checked="" type="checkbox"/> 公务用车 <input type="checkbox"/> 营运 ×权重 15% 工作条件： <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 10%	发动机舱及变速箱检查	漏油部件：无明显漏油部件。  异响部件：现时怠速轻微抖动异响。  发动机部件：发动机舱局部螺丝有拧动拆卸痕迹，部分零部件有更换维修迹象。  变速箱部件：正常磨损，未发现明显异常。  其他：
	底盘及转向检查	具体说明：底盘部分易损件出现老化磨损，日常行驶过低洼路面，底盘有轻微异响。

<p><b>综合车况描述</b></p>	<p>帕萨特 2011 款 1.8TSI DSG 尊荣版（车型配置信息源于第三方网络平台查询，仅供参考）          该车累计使用年限近 13 年，表显 24.6 万公里，日常使用强度大，经查验，车漆较暗，局部有补漆和少许划痕，车身骨架正常，未发现重大事故修复痕迹，无重大事故、无火烧、无水泡等异常车况，车内座椅、方向盘、门把手等常接触位置磨损程度较大，车内电子设备现时功能正常。发动机变速箱现时工况正常。底盘部分易损件出现老化磨损，日常行驶过低洼路面，底盘有轻微异响，整体车况一般。</p>
<p><b>评估方法</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 重置成本法    <input checked="" type="checkbox"/> 现行市价法    <input checked="" type="checkbox"/> 清算处置法    <input type="checkbox"/> 其他</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl;"><b>评估方法及价值评估</b></p>	<p>评估方法的确定和计算过程如下：          评估说明：本次评估采用重置成本法计算车辆评估价格，结合清算处置法来计算车辆处置价。重置成本法是指按照重建或者重置被评估对象的思路，将重建或者重置成本作为确定评估对象价值的基础，扣除相关贬值，以此确定评估对象价值的评估方法的总称，在二手车鉴定估价的实践中，是较为准确地评估车辆的残余价值，计算公式：评估价值=重置成本*成新率*综合调整系数；          清算处置法是根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。          计算过程：  <b>1. 重置成本=同种车型现行新车市场价=15 万元</b>  <b>2. 成新率：</b>          成新率是反映二手车新旧程度的指标。二手车成新率是表示二手车的功能或使用价值占全新机动车的功能或使用价值的比率，也可以理解为二手车的现时状态与机动车全新状态的比率。<b>成新率计算公式=(1-已使用年限/规定使用年限)×100%</b>，机动车的规定使用年限，即机动车的使用寿命。机动车使用寿命的概念与汽车使用寿命的概念相同，它分为技术使用寿命、经济使用寿命和合理使用寿命，目前相关政策已经取消非营运小型乘用车使用年限报废，<b>这里所指的机动车规定使用年限是指机动车的合理使用寿命</b>，该车使用年限长，日常使用强度大，零部件出现不同程度老化磨损，故障率已出现频繁，已严重影响车辆使用寿命，经综合鉴定评估分析，该车的合理使用寿命为 16 年，即 192 个月，通常将已使用年限和规定使用年限换算成月数。            成新率计算公式=(1-已使用年限/合理使用寿命)×100%，          成新率=[1-152（个月）/192（个月）]×100%≈20%  <b>3. 调整系数：</b>对于采用年限法计算成新率时，还应考虑二手车的技术状况对成新率的影响。影响二手车成新率的主要因素有车辆技术状况、使用和维修状态、原始制造质量、工作性质、工作条件等 5 个方面。为此综合调整系数由 5 个方面构成，这 5 个方面因为的影响权重是不同的，根据二手车鉴定评估技术规范结合二手车评估行业经验分别取为 30%、25%、20%、15%和 10%。          综合调整系数的计算公式如下：  <math>K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%</math>          式中，          K1——车辆技术状况调整系数；          K2——车辆使用和维修状态调整系数；          K3——车辆原始制造质量调整系数；          K4——车辆工作性质调整系数；          K5——车辆工作条件调整系数。          本次鉴定评估各系数的选取  <b>（1）车辆技术状况系数（K1）</b>          车辆技术状况系数是基于对车辆技术状况鉴定的基础上对车辆进行的分级，然后取调整系数来修正车辆的成新率，技术状况系数取值范围为 0.6-1.0，技术状况好的取上限，反之取下限。（该车现时技术状况一般，现时因素等级为一般，取值 0.8，即 K1=0.8）  <b>（2）车辆使用和维护状态系数（K2）</b>          它是反映使用者对车辆使用、维护的水平，不同的使用者，对车辆使用、维护的实际执行情况差别</p>

较大，因而直接影响到车辆的使用寿命和成新率，使用和维护状态系数取值范围为0.7-1.0。（该车维护状况一般，因素等级为一般，取值0.8，即K2=0.8）

### （3）车辆原始制造质量系数（K3）

确定该系数时，应了解车辆是国产车还是进口车，是进口车的还需了解是否是名牌车，以及进口国别；是国产车的应了解是名牌产品还是一般产品。一般来说，国家正规手续进口的车辆质量优于国产车辆，名牌产品优于一般产品，但又有较多例外。例如，90年代中期进口的韩国大宇、现代等车型，由于车辆质量及配件供应存在的问题，应属进口非名牌车。因此，在确定此系数时应较慎重。对依法没收领取牌证的走私车辆，其原始制造质量系数建议视同国产名牌产品考虑。原始制造质量系数取值范围在0.7-1.0。（该车为国产合资车，通常称为国产非名牌车，因素等级为国产非名牌，取值0.7，即K3=0.7）

### （4）车辆工作性质系数（K4）

车辆工作性质不同，其繁忙程度不同，使用强度亦不同。把车辆工作性质分为私人工作和生活用车，机关企事业单位的公务和商务用车，从事旅客、货运、城市出租的营运用车。以普通小轿车为例，一般来说，私人工作和生活用车每年最多行驶约2.5万公里；公务、商务用车每年不超过6万公里；而营运出租车每年行驶有些高达15万公里，甚至更多。可见工作性质不同，其使用强度差异之大，车辆工作性质系数取值范围为0.5-1.0。（该车为单位公务用车，因素等级为公务用车，取值0.7，即K4=0.7）

### （5）车辆工作条件系数（K5）

我国地域辽阔，各地自然条件差别很大，车辆的工作条件对其成新率影响很大。把工作条件分为道路条件和特殊使用条件。道路条件可分为好路、中等路和差路三类。好路是指国家道路等级中的高速公路，一、二、三级道路，好路率在50%以上；中等路是指符合国家道路等级的四级道路标准，好路率在30%-50%；差路是指国家等级以外的路，好路率在30%以上；特殊使用条件主要指特殊自然条件，包括寒冷、沿海、风沙、山区等地区。根据上述工作条件可适当取值。车辆长期在道路条件为好路和中等路行驶时，工作条件系数分别取1和0.8；车辆长期在差路或特殊使用条件下工作，其系数取0.6。（该车累计使用年限长，车辆长期在差的路行驶，因素等级为差，取值0.6，即K5=0.6）各调整系数的选取方法及其权重分配参见下表：

影响因素	因素分级	调整系数	权重
技术状况	好	1.0	30%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
	差	0.6	
维修保养	好	1.0	25%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
制造质量	进口车	1.0	20%
	国产名牌	0.9	
	进口非名牌	0.8	
	走私车、国产非名牌	0.7	
工作性质	私用	1.0	15%
	公务、商务	0.7	
	营运	0.5	
工作条件	较好	1.0	10%
	一般	0.8	
	差	0.6	

用加权平均法计算： $K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%$   
 该车辆各调整系数为： $K1=0.8$   $K2=0.8$   $K3=0.7$   $K4=0.7$   $K5=0.6$   
 综合调整系数= $0.8 \times 30\% + 0.8 \times 25\% + 0.7 \times 20\% + 0.7 \times 15\% + 0.6 \times 10\% = 0.745$

**4. 评估价值：**

评估价值=重置成本×成新率×调整系数（重置成本=15万元，成新率=20%，综合调整系数=0.745）  
 评估价值= 15万元×20%×0.745=2.235万元（保留至个位）

**5. 清算处置价=评估价值\*快速变现折扣率**

根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。

车辆评估处置价=评估价值×（1-20%）=2.235×80%≈1.7880万元（保留至个位）

鉴定评估结论

技术鉴定： 根据现时实际车况，该车技术状况等级为二级。

价值估算结果： 17880元 大写金额：壹万柒仟捌佰捌拾元整

处置建议：  拍卖  交易  报废  置换  其他

备注：该车为典型的德系B级轿车，有较大的空间和较高的配置优势，适合练手代步或过渡性用车，还具有一定的市场价值，建议拍卖处理。

# 二手车鉴定评估报告表

评估日期: 2025年05月23日

车主/单位	贵州民族大学			证件号码	1252000429248148C	
地址	贵阳市花溪区董家堰			联系电话	15985117866	
车牌号	品牌型号	颜色	表显里程	座位/排量/功率	挡位方式	燃料种类
贵 AZB170	大众汽车牌 SVW71810HJ	黑	285744 公里	5人/1798ml/118kW	自动	汽油
注册登记日期	出厂日期	使用性质	车架号 VIN		发动机号	
2014-02-28	2013-10-28	非营运	LSVCH2A42DN196404		V02601	
手续查验	<input type="checkbox"/> 原始发票 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车登记证书 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车行驶证 <input checked="" type="checkbox"/> 法人代码或身份证 <input type="checkbox"/> 购置税 <input checked="" type="checkbox"/> 其他					
	年审: 2026-02 保险: 2026-01-14					



外观及玻璃检查	漆面及钣金检查结果: 油漆成色一般, 局部有少许划痕, 车身骨架正常, 未发现重大事故修复痕迹。
	玻璃检查结果: 玻璃无明显破损迹象。
车内检查	检车结果: 常接触位置磨损程度较大, 各电子仪器设备功能正常, 未发现明显异常。

综合调整系数:  技术状况: <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 较好 <input checked="" type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 30% 维修保养: <input type="checkbox"/> 好 <input checked="" type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 25% 制造质量: <input type="checkbox"/> 进口 <input type="checkbox"/> 国产名牌 <input type="checkbox"/> 进口非名牌 <input checked="" type="checkbox"/> 国产非名牌 ×权重 20% 工作性质: <input type="checkbox"/> 私用 <input checked="" type="checkbox"/> 公务用车 <input type="checkbox"/> 营运 ×权重 15% 工作条件: <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 10%	发动机舱及变速箱检查	漏油部件: 气门室盖垫轻微渗油。  异响部件: 日常行驶发动机抖动异常。  发动机部件: 现时启动正常, 发动机存在漏油问题, 是油封老化、密封垫损坏等原因导致, 机舱局部螺丝有拧动拆卸痕迹, 部分零部件有维修更换迹象。  变速箱部件: 内部零件正常磨损, 未发现明显异常。  其他:
	底盘及转向检查	具体说明: 底盘部件存在磨损、松动或损坏的情况, 行驶时产生异响。

<p><b>综合车况描述</b></p>	<p>帕萨特 2011 款 1.8TSI DSG 尊荣版（车型配置信息源于第三方网络平台查询，仅供参考！）          该车累计使用年限近 11 年 3 个月，表显 28.5 万公里，日常使用强度大，经查验，车漆较暗，局部有补漆和少许划痕，车身骨架正常，未发现重大事故修复痕迹，无重大事故、无火烧、无水泡等异常车况，车内座椅、方向盘、门把手等常接触位置磨损程度较大，车内电子设备现时功能正常。发动机变速箱现时工况正常。底盘部分易损件出现老化磨损，日常行驶过低洼路面，底盘有轻微异响，整体车况一般。</p>
<p><b>评估方法</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 重置成本法    <input checked="" type="checkbox"/> 现行市价法    <input checked="" type="checkbox"/> 清算处置法    <input type="checkbox"/> 其他</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl;"><b>评估方法及价值评估</b></p>	<p>评估方法的确定和计算过程如下：          评估说明：本次评估采用重置成本法计算车辆评估价格，结合清算处置法来计算车辆处置价。重置成本法是指按照重建或者重置被评估对象的思路，将重建或者重置成本作为确定评估对象价值的基础，扣除相关贬值，以此确定评估对象价值的评估方法的总称，在二手车鉴定估价的实践中，是较为准确地评估车辆的残余价值，计算公式：评估价值=重置成本*成新率*综合调整系数；          清算处置法是根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。          计算过程：  <b>1. 重置成本=同种车型现行新车市场价=14 万元</b>  <b>2. 成新率：</b>          成新率是反映二手车新旧程度的指标。二手车成新率是表示二手车的功能或使用价值占全新机动车的功能或使用价值的比率，也可以理解为二手车的现时状态与机动车全新状态的比率。<b>成新率计算公式=(1-已使用年限/规定使用年限)×100%</b>，机动车的规定使用年限，即机动车的使用寿命。机动车使用寿命的概念与汽车使用寿命的概念相同，它分为技术使用寿命、经济使用寿命和合理使用寿命，目前相关政策已经取消非营运小型乘用车使用年限报废，<b>这里所指的机动车规定使用年限是指机动车的合理使用寿命</b>，该车使用年限长，日常使用强度大，零部件出现不同程度老化磨损，故障率已出现频繁，已严重影响车辆使用寿命，经综合鉴定评估分析，该车的合理使用寿命为 15 年，即 180 个月，通常将已使用年限和规定使用年限换算成月数。  <math display="block">\text{成新率计算公式} = (1 - \text{已使用年限} / \text{合理使用寿命}) \times 100\%</math> <math display="block">\text{成新率} = [1 - 135 (\text{个月}) / 180 (\text{个月})] \times 100\% \approx 25\%</math> <b>3. 调整系数：</b>对于采用年限法计算成新率时，还应考虑二手车的技术状况对成新率的影响。影响二手车成新率的主要因素有车辆技术状况、使用和维修状态、原始制造质量、工作性质、工作条件等 5 个方面。为此综合调整系数由 5 个方面构成，这 5 个方面因为的影响权重是不同的，根据二手车鉴定评估技术规范结合二手车评估行业经验分别取为 30%、25%、20%、15%和 10%。          综合调整系数的计算公式如下：  <math display="block">K = K1 * 30\% + K2 * 25\% + K3 * 20\% + K4 * 15\% + K5 * 10\%</math>         式中，          K1——车辆技术状况调整系数；          K2——车辆使用和维修状态调整系数；          K3——车辆原始制造质量调整系数；          K4——车辆工作性质调整系数；          K5——车辆工作条件调整系数。          本次鉴定评估各系数的选取  <b>(1) 车辆技术状况系数 (K1)</b>          车辆技术状况系数是基于对车辆技术状况鉴定的基础上对车辆进行的分级，然后取调整系数来修正车辆的成新率，技术状况系数取值范围为 0.6-1.0，技术状况好的取上限，反之取下限。（该车现时技术状况一般，现时因素等级为一般，取值 0.8，即 K1=0.8）  <b>(2) 车辆使用和维护状态系数 (K2)</b>          它是反映使用者对车辆使用、维护的水平，不同的使用者，对车辆使用、维护的实际执行情况差别</p>

较大，因而直接影响到车辆的使用寿命和成新率，使用和维护状态系数取值范围为 0.7-1.0。（该车维护状况一般，因素等级为一般，取值 0.8，即  $K_2=0.8$ ）

### （3）车辆原始制造质量系数（K3）

确定该系数时，应了解车辆是国产车还是进口车，是进口车的还需了解是否是名牌车，以及进口国别；是国产车的应了解是名牌产品还是一般产品。一般来说，国家正规手续进口的车辆质量优于国产车辆，名牌产品优于一般产品，但又有较多例外。例如，90 年代中期进口的韩国大宇、现代等车型，由于车辆质量及配件供应存在的问题，应属进口非名牌车。因此，在确定此系数时应较慎重。对依法没收领取牌证的走私车辆，其原始制造质量系数建议视同国产名牌产品考虑。原始制造质量系数取值范围在 0.7-1.0。（该车为国产合资车，通常称为国产非名牌车，因素等级为国产非名牌，取值 0.7，即  $K_3=0.7$ ）

### （4）车辆工作性质系数（K4）

车辆工作性质不同，其繁忙程度不同，使用强度亦不同。把车辆工作性质分为私人工作和生活用车，机关企事业单位的公务和商务用车，从事旅客、货运、城市出租的营运用车。以普通小轿车为例，一般来说，私人工作和生活用车每年最多行驶约 2.5 万公里；公务、商务用车每年不超过 6 万公里；而营运出租车每年行驶有些高达 15 万公里，甚至更多。可见工作性质不同，其使用强度差异之大，车辆工作性质系数取值范围为 0.5-1.0。（该车为单位公务用车，因素等级为公务用车，取值 0.7，即  $K_4=0.7$ ）

### （5）车辆工作条件系数（K5）

我国地域辽阔，各地自然条件差别很大，车辆的工作条件对其成新率影响很大。把工作条件分为道路条件和特殊使用条件。道路条件可分为好路、中等路和差路三类。好路是指国家道路等级中的高速公路，一、二、三级道路，好路率在 50%以上；中等路是指符合国家道路等级的四级道路标准，好路率在 30%-50%；差路是指国家等级以外的路，好路率在 30%以上；特殊使用条件主要指特殊自然条件，包括寒冷、沿海、风沙、山区等地区。根据上述工作条件可适当取值，车辆长期在道路条件为好路和中等路行驶时，工作条件系数分别取 1 和 0.8；车辆长期在差路或特殊使用条件下工作，其系数取 0.6。（该车累计使用年限长，车辆长期在差的路行驶，因素等级为差，取值 0.6，即  $K_5=0.6$ ）各调整系数的选取方法及其权重分配参见下表：

影响因素	因素分级	调整系数	权重
技术状况	好	1.0	30%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
	差	0.6	
维修保养	好	1.0	25%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
制造质量	进口车	1.0	20%
	国产名牌	0.9	
	进口非名牌	0.8	
	走私车、国产非名牌	0.7	
工作性质	私用	1.0	15%
	公务、商务	0.7	
	营运	0.5	
工作条件	较好	1.0	10%
	一般	0.8	
	差	0.6	

用加权平均法计算： $K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%$   
 该车辆各调整系数为： $K1=0.8$   $K2=0.8$   $K3=0.7$   $K4=0.7$   $K5=0.6$   
 综合调整系数= $0.8 \times 30\% + 0.8 \times 25\% + 0.7 \times 20\% + 0.7 \times 15\% + 0.6 \times 10\% = 0.745$

4. 评估价值：

评估价值=重置成本×成新率×调整系数（重置成本=14万元，成新率=25%，综合调整系数=0.745）  
 评估价值=14万元×25%×0.745=2.6075万元（保留至个位）

5. 清算处置价=评估价值\*快速变现折扣率

根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。

车辆评估处置价=评估价值×（1-20%）=2.6075×80%≈2.086万元（保留至个位）

鉴定评估结论

技术鉴定： 根据现时实际车况，该车技术状况等级为二级。


价值估算结果： 20860元 大写金额： 贰万零捌佰陆拾元整

处置建议：  拍卖  交易  报废  置换  其他

备注：该车为典型的德系B级轿车，有较大的空间和较高的配置优势，适合练手代步或过渡性用车，还具有一定的市场价值，建议拍卖处理。

# 二手车鉴定评估报告表 4

评估日期：2025年 05月 23日

车主/单位	贵州民族大学			证件号码	1252000429248148C	
地址	贵阳市花溪区董家堰			联系电话	15985117866	
车牌号	品牌型号	颜色	表显里程	座位/排量/功率	挡位方式	燃料种类
贵 AE0183	别克 SGM610GL8	蓝	一公里	7人 /2890ml/128kW	自动	汽油
注册登记日期	出厂日期	使用性质	车架号 VIN		发动机号	
2004-06-02	2004-05-04	非营运	LSGDC82C94S248700		40426163	
手续查验	<input type="checkbox"/> 原始发票 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车登记证书 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车行驶证 <input type="checkbox"/> 法人代码或身份证 <input type="checkbox"/> 购置税 <input checked="" type="checkbox"/> 其他					
	年审：2025-06 保险：2025-05-31					
	外观及玻璃检查	漆面及钣金检查结果：车漆暗淡老化，局部补漆，全车灯罩老化模糊。  玻璃检查结果：玻璃无明显破损迹象。				
	车内检查	检车结果：座椅磨损，有裂痕或污渍。中控台、仪表盘等塑料部件出现老化的情况。				
综合调整系数：  技术状况： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 30% 维修保养： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 25% 制造质量： <input type="checkbox"/> 进口 <input type="checkbox"/> 国产名牌 <input type="checkbox"/> 进口非名牌 <input checked="" type="checkbox"/> 国产非名牌 ×权重 20% 工作性质： <input type="checkbox"/> 私用 <input checked="" type="checkbox"/> 公务用车 <input type="checkbox"/> 营运 ×权重 15% 工作条件： <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 10%	发动机舱及变速箱检查	漏油部件：气门室盖垫渗油，油底壳渗油。  异响部件：日常行驶发动机抖动异响。  发动机部件：发动机存在漏油问题，是油封老化、密封垫损坏等原因导致。偶发性出现高温，发动机无法正常启动。  变速箱部件：内部零件磨损，日常换挡迟缓且顿挫感明显。				
	底盘及转向检查	其他：线束、皮带、水管老化严重。  具体说明：底盘部件存在磨损、松动或损坏的情况，行驶时产生异响。悬挂系统的弹簧和减震器老化，日常行驶影响行驶稳定性。				

<p><b>综合车况描述</b></p>	<p>别克 GL8 2004 款 3.0L CT 舒适版（车型配置信息源于第三方网络平台查询，仅供参考）          该车累计使用年限近 21 年，日常使用强度大，发动机经常性出现故障，出现动力严重不足，油耗过高，经多次维修问题仍无法得到完全解决，依然存在很大的安全隐患，不适应工作需要，已停放很长时间。          经查验，该车辆已停放很长时间，现时已无法正常启动，车身积满灰尘，全车油漆成色暗淡老化，车身局部有喷漆痕迹，全车灯罩老化模糊，轮胎老化，门框胶条老化，内饰陈旧磨损老化，车内部分仪器开关已失灵，车内线束老化，发动机和变速器有拆卸维修痕迹，气门室盖垫和油底壳渗油，线束和皮带老化，发动机偶发性出现高温，底盘多部位零部件老化磨损严重，整体车况差，安全隐患极大。</p>
<p><b>评估方法</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 重置成本法    <input checked="" type="checkbox"/> 现行市价法    <input checked="" type="checkbox"/> 清算处置法    <input type="checkbox"/> 其他</p>
<p><b>评估方法及价值评估</b></p>	<p>评估方法的确定和计算过程如下：          评估说明：本次评估采用重置成本法计算车辆评估价格，结合清算处置法来计算车辆处置价。<b>重置成本法</b>是指按照重建或者重置被评估对象的思路，将重建或者重置成本作为确定评估对象价值的基础，扣除相关贬值，以此确定评估对象价值的评估方法的总称，在二手车鉴定估价的实践中，是较为准确地评估车辆的残余价值，计算公式：评估价值=重置成本*成新率*综合调整系数；<b>清算处置法</b>是根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。          计算过程：  <b>1. 重置成本=同种车型现行新车市场价=18 万元</b>  <b>2. 成新率：</b>          成新率是反映二手车新旧程度的指标。二手车成新率是表示二手车的功能或使用价值占全新机动车的功能或使用价值的比率，也可以理解为二手车的现时状态与机动车全新状态的比率。<b>成新率计算公式=(1-已使用年限/规定使用年限)×100%</b>，机动车的规定使用年限，即机动车的使用寿命。机动车使用寿命的概念与汽车使用寿命的概念相同，它分为技术使用寿命、经济使用寿命和合理使用寿命，目前相关政策已经取消非营运小型乘用车使用年限报废，<b>这里所指的机动车规定使用年限是指机动车的合理使用寿命</b>，该车使用年限长，日常使用强度大，零部件出现不同程度老化磨损，故障率出现频繁，已严重影响车辆使用寿命，经综合鉴定评估分析，该车的合理使用寿命为 21 年 6 个月，即 258 个月，通常将已使用年限和规定使用年限换算成月数。  <math display="block">\text{成新率计算公式} = (1 - \text{已使用年限} / \text{合理使用年限}) \times 100\%</math> <math display="block">\text{成新率} = [1 - 251 (\text{个月}) / 258 (\text{个月})] \times 100\% \approx 3\%</math> <b>3. 调整系数：</b>对于采用年限法计算成新率时，还应考虑二手车的技术状况对成新率的影响。影响二手车成新率的主要因素有车辆技术状况、使用和维修状态、原始制造质量、工作性质、工作条件等 5 个方面。为此综合调整系数由 5 个方面构成，这 5 个方面因为的影响权重是不同的，根据二手车鉴定评估技术规范结合二手车评估行业经验分别取为 30%、25%、20%、15%和 10%。          综合调整系数的计算公式如下：  <math display="block">K = K1 * 30\% + K2 * 25\% + K3 * 20\% + K4 * 15\% + K5 * 10\%</math>         式中，          K1——车辆技术状况调整系数；          K2——车辆使用和维修状态调整系数；          K3——车辆原始制造质量调整系数；          K4——车辆工作性质调整系数；          K5——车辆工作条件调整系数。          本次鉴定评估各系数的选取  <b>(1) 车辆技术状况系数 (K1)</b>          车辆技术状况系数是基于对车辆技术状况鉴定的基础上对车辆进行的分级，然后取调整系数来修正车辆的成新率，技术状况系数取值范围为 0.6-1.0，技术状况好的取上限，反之取下限。（该车故</p>

障率出现频繁，经多次维修问题仍无法得到完全解决，现时因素等级为较差，取值 0.7，即  $K_1=0.7$ ）

### (2) 车辆使用和维护状态系数 (K2)

它是反映使用者对车辆使用、维护的水平，不同的使用者，对车辆使用、维护的实际执行情况差别较大，因而直接影响到车辆的使用寿命和成新率，使用和维护状态系数取值范围为 0.7-1.0。（该车维护状况较差，因素等级为较差，取值 0.7，即  $K_2=0.7$ ）

### (3) 车辆原始制造质量系数 (K3)

确定该系数时，应了解车辆是国产车还是进口车，是进口车的还需了解是否是名牌车，以及进口国别；是国产车的应了解是名牌产品还是一般产品。一般来说，国家正规手续进口的车辆质量优于国产车辆，名牌产品优于一般产品，但又有较多例外。例如，90 年代中期进口的韩国大宇、现代等车型，由于车辆质量及配件供应存在的问题，应属进口非名牌车。因此，在确定此系数时应较慎重。对依法没收领取牌证的走私车辆，其原始制造质量系数建议视同国产名牌产品考虑。原始制造质量系数取值范围在 0.7-1.0。（该车为国产合资车，通常称为国产非名牌车，因素等级为国产非名牌，取值 0.7，即  $K_3=0.7$ ）

### (4) 车辆工作性质系数 (K4)

车辆工作性质不同，其繁忙程度不同，使用强度亦不同。把车辆工作性质分为私人工作和生活用车，机关企事业单位的公务和商务用车，从事旅客、货运、城市出租的营运用车。以普通小轿车为例，一般来说，私人工作和生活用车每年最多行驶约 2.5 万公里；公务、商务用车每年不超过 6 万公里；而营运出租车每年行驶有些高达 15 万公里，甚至更多。可见工作性质不同，其使用强度差异之大，车辆工作性质系数取值范围为 0.5-1.0。（该车为单位公务用车，因素等级为公务用车，取值 0.7，即  $K_4=0.7$ ）

### (5) 车辆工作条件系数 (K5)

我国地域辽阔，各地自然条件差别很大，车辆的工作条件对其成新率影响很大。把工作条件分为道路条件和特殊使用条件。道路条件可分为好路、中等路和差路三类。好路是指国家道路等级中的高速公路，一、二、三级道路，好路率在 50%以上；中等路是指符合国家道路等级的四级道路标准，好路率在 30%-50%；差路是指国家等级以外的路，好路率在 30%以上；特殊使用条件主要指特殊自然条件，包括寒冷、沿海、风沙、山区等地区。根据上述工作条件可适当取值，车辆长期在道路条件为好路和中等路行驶时，工作条件系数分别取 1 和 0.8；车辆长期在差路或特殊使用条件下工作，其系数取 0.6。（该车累计使用年限长，车辆长期在差的路行驶，因素等级为差，取值 0.6，即  $K_5=0.6$ ）各调整系数的选取方法及其权重分配参见下表：

影响因素	因素分级	调整系数	权重
技术状况	好	1.0	30%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
	差	0.6	
维修保养	好	1.0	25%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
制造质量	进口车	1.0	20%
	国产名牌	0.9	
	进口非名牌	0.8	
	走私车、国产非名牌	0.7	
工作性质	私用	1.0	15%
	公务、商务	0.7	
	营运	0.5	
	较好	1.0	

工作条件	一般	0.8	10%
	差	0.6	

用加权平均法计算： $K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%$

该车辆各调整系数为： $K1=0.7$   $K2=0.7$   $K3=0.7$   $K4=0.7$   $K5=0.6$

综合调整系数= $0.7 \times 30\% + 0.7 \times 25\% + 0.7 \times 20\% + 0.7 \times 15\% + 0.6 \times 10\% = 0.69$

**4. 评估价值：**

评估价值=重置成本×成新率×调整系数（重置成本=18万元，成新率=3%，综合调整系数=0.69）

评估价值= 18万元×3%×0.69=0.3726万元

**5. 清算处置价=评估价值\*快速变现折扣率**

根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。

车辆评估处置价=评估价值×（1-20%）=0.3726×80%≈0.2981万元（保留至个位）

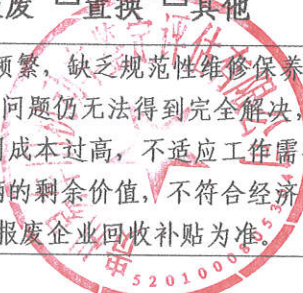
鉴定评估结论

**技术鉴定：** 根据现时实际车况，该车技术状况等级为五级。

**价值估算结果：** 2056元 大写金额：贰仟零伍拾陆元整

**处置建议：**  拍卖  交易  报废  置换  其他

备注：该车使用年限长，日常使用强度大，出入频繁，缺乏规范性维修保养，整车零部件出现不同程度老化磨损，发动机故障率已频发，经多次维修后仍问题仍无法得到完全解决，还存在着极大的安全隐患。该车型老旧，市场配件昂贵，经常性维修导致使用成本过高，不适应工作需要，已停放很长时间，现时无法满足安全行驶条件，维修费用预计远高于车辆的剩余价值，不符合经济、环保、安全的用车原则，建议予以报废，预计报废处置价 2056 元，具体以报废企业回收补贴为准。



# 二手车鉴定评估报告表 5

评估日期：2025 年 05 月 23 日

车主/单位	贵州民族大学			证件号码	1252000429248148C	
地址	贵阳市花溪区董家堰			联系电话	15985117866	
车牌号	品牌型号	颜色	表显里程	座位/排量/功率	挡位方式	燃料种类
贵 A98391	别克 SGM6511GL8	灰	一公里	8 人/2.98L/kW	自动	汽油
注册登记日期	出厂日期	使用性质	车架号 VIN		发动机号	
2003-06-05	2003-05	非营运	LSGDC82C83S161577		LW9*30504236	
手续查验	<input type="checkbox"/> 原始发票 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车登记证书 <input checked="" type="checkbox"/> 机动车行驶证 <input checked="" type="checkbox"/> 法人代码或身份证 <input type="checkbox"/> 购置税 <input checked="" type="checkbox"/> 其他					
	年审：2024-06（脱审） 保险：2025-12-12					
	外观及玻璃检查	漆面及钣金检查结果：车漆暗淡老化，局部补漆且存在色差，右前门和右后门钣金修复，右后门漆面开裂，全车灯罩老化模糊。  玻璃检查结果：右前门玻璃破损				
	车内检查	检车结果：座椅磨损，有裂痕和污渍。中控台、仪表盘等塑料部件出现老化的情况。				
综合调整系数：  技术状况： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 较差 <input type="checkbox"/> 差 ×权重 30% 维修保养： <input type="checkbox"/> 好 <input type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 25% 制造质量： <input type="checkbox"/> 进口 <input type="checkbox"/> 国产名牌 <input checked="" type="checkbox"/> 进口非名牌 <input checked="" type="checkbox"/> 国产非名牌 ×权重 20% 工作性质： <input type="checkbox"/> 私用 <input checked="" type="checkbox"/> 公务用车 <input type="checkbox"/> 营运 ×权重 15% 工作条件： <input type="checkbox"/> 较好 <input type="checkbox"/> 一般 <input checked="" type="checkbox"/> 差 ×权重 10%	发动机舱及变速箱检查	漏油部件：气门室盖垫渗油，油底壳渗油。  异响部件：日常行驶发动机抖动异响。 发动机部件：发动机故障，拆卸无法修复，未安装。 变速箱部件：内部零件磨损，拆卸无法维修，未安装。 其他：线束、皮带、水管老化严重。				
	底盘及转向检查	具体说明：底盘部件存在磨损、松动或损坏的情况，行驶时产生异响。悬挂系统的弹簧和减震器老化，日常行驶影响行驶稳定性。				

<p><b>综合车况描述</b></p>	<p>别克 GL8 2003 款 3.0 8 座</p> <p>该车累计使用年限 22 年，日常使用强度大，发动机经常性出现故障，出现动力严重不足，油耗过高，经多次维修问题仍无法得到完全解决，依然存在很大的安全隐患，该车型老旧，已停产，市场配件极少且昂贵，日常维修困难且费用高，不适应工作需要，已停放很长时间。</p> <p>经查验，该车辆已停放在修理厂很长时间，发动机变速箱拆卸无法修复，未安装。现时已无法正常启动，车身积满灰尘，全车油漆成色暗淡老化严重，车身多处有喷漆且漆面开裂痕迹且存在色差，右前门玻璃破损，右后门钣金修复，全车灯罩老化模糊，轮胎老化，门框胶条老化，内饰陈旧磨损老化，车内线束老化，车内部分仪器开关已失灵，发动机和变速器有拆卸未安装，气门室盖垫和油底壳渗油，线束和皮带老化，底盘多部位零部件老化磨损严重，整体车况差，安全隐患极大，已很难修复或无法修复。</p>
<p><b>评估方法</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 重置成本法    <input checked="" type="checkbox"/> 现行市价法    <input checked="" type="checkbox"/> 清算处置法    <input type="checkbox"/> 其他</p>
<p><b>评估方法及价值评估</b></p>	<p>评估方法的确定和计算过程如下：</p> <p>评估说明：本次评估采用重置成本法计算车辆评估价格，结合清算处置法来计算车辆处置价。重置成本法是指按照重建或者重置被评估对象的思路，将重建或者重置成本作为确定评估对象价值的基础，扣除相关贬值，以此确定评估对象价值的评估方法的总称，在二手车鉴定估价的实践中，是较为准确地评估车辆的残余价值，计算公式：评估价值=重置成本*成新率*综合调整系数；</p> <p>清算处置法是根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。</p> <p>计算过程：</p> <p>1. 重置成本=同种车型现行新车市场价=18 万元</p> <p>2. 成新率：</p> <p>成新率是反映二手车新旧程度的指标。二手车成新率是表示二手车的功能或使用价值占全新机动车的功能或使用价值的比率，也可以理解为二手车的现时状态与机动车全新状态的比率。成新率计算公式=(1-已使用年限/规定使用年限)×100%，机动车的规定使用年限，即机动车的使用寿命。机动车使用寿命的概念与汽车使用寿命的概念相同，它分为技术使用寿命、经济使用寿命和合理使用寿命，目前相关政策已经取消非营运小型乘用车使用年限报废，这里所指的机动车规定使用年限是指机动车的合理使用寿命，该车使用年限长，日常使用强度大，零部件出现不同程度老化磨损，故障率出现频繁，已严重影响车辆使用寿命，经综合鉴定评估分析，该车的合理使用寿命为 22 年 2 个月，即 266 个月，通常将已使用年限和规定使用年限换算成月数。</p> <p>成新率计算公式=(1-已使用年限/合理使用年限)×100%， 成新率=[1-263（个月）/168（个月）]×100%≈1%</p> <p>3. 调整系数：对于采用年限法计算成新率时，还应考虑二手车的技术状况对成新率的影响。影响二手车成新率的主要因素有车辆技术状况、使用和维修状态、原始制造质量、工作性质、工作条件等 5 个方面。为此综合调整系数由 5 个方面构成，这 5 个方面因为的影响权重是不同的，根据二手车鉴定评估技术规范结合二手车评估行业经验分别取为 30%、25%、20%、15%和 10%。</p> <p>综合调整系数的计算公式如下： <math>K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%</math></p> <p>式中，</p> <p>K1——车辆技术状况调整系数； K2——车辆使用和维修状态调整系数； K3——车辆原始制造质量调整系数； K4——车辆工作性质调整系数； K5——车辆工作条件调整系数。</p> <p>本次鉴定评估各系数的选取</p> <p>(1) 车辆技术状况系数 (K1)</p> <p>车辆技术状况系数是基于对车辆技术状况鉴定的基础上对车辆进行的分级，然后取调整系数来修正</p>

车辆的成新率，技术状况系数取值范围为0.6-1.0，技术状况好的取上限，反之取下限。（该车故障率出现频繁，经多次维修问题仍无法得到完全解决，现时因素等级为较差，取值0.7，即K1=0.7）

### (2) 车辆使用和维护状态系数 (K2)

它是反映使用者对车辆使用、维护的水平，不同的使用者，对车辆使用、维护的实际执行情况差别较大，因而直接影响到车辆的使用寿命和成新率，使用和维护状态系数取值范围为0.7-1.0。（该车维护状况较差，因素等级为较差，取值0.7，即K2=0.7）

### (3) 车辆原始制造质量系数 (K3)

确定该系数时，应了解车辆是国产车还是进口车，是进口车的还需了解是否是名牌车，以及进口国别；是国产车的应了解是名牌产品还是一般产品。一般来说，国家正规手续进口的车辆质量优于国产车辆，名牌产品优于一般产品，但又有较多例外。例如，90年代中期进口的韩国大宇、现代等车型，由于车辆质量及配件供应存在的问题，应属进口非名牌车。因此，在确定此系数时应较慎重。对依法没收领取牌证的走私车辆，其原始制造质量系数建议视同国产名牌产品考虑。原始制造质量系数取值范围在0.7-1.0。（该车为国产合资车，通常称为国产非名牌车，因素等级为国产非名牌，取值0.7，即K3=0.7）

### (4) 车辆工作性质系数 (K4)

车辆工作性质不同，其繁忙程度不同，使用强度亦不同。把车辆工作性质分为私人工作和生活用车，机关企事业单位的公务和商务用车，从事旅客、货运、城市出租的营运用车。以普通小轿车为例，一般来说，私人工作和生活用车每年最多行驶约2.5万公里；公务、商务用车每年不超过6万公里；而营运出租车每年行驶有些高达15万公里，甚至更多。可见工作性质不同，其使用强度差异之大，车辆工作性质系数取值范围为0.5-1.0。（该车为单位公务用车，因素等级为公务用车，取值0.7，即K4=0.7）

### (5) 车辆工作条件系数 (K5)

我国地域辽阔，各地自然条件差别很大，车辆的工作条件对其成新率影响很大。把工作条件分为道路条件和特殊使用条件。道路条件可分为好路、中等路和差路三类。好路是指国家道路等级中的高速公路，一、二、三级道路，好路率在50%以上；中等路是指符合国家道路等级的四级道路标准，好路率在30%-50%；差路是指国家等级以外的路，好路率在30%以上；特殊使用条件主要指特殊自然条件，包括寒冷、沿海、风沙、山区等地区。根据上述工作条件可适当取值，车辆长期在道路条件为好路和中等路行驶时，工作条件系数分别取1和0.8；车辆长期在差路或特殊使用条件下工作，其系数取0.6。（该车累计使用年限长，车辆长期在差的路行驶，因素等级为差，取值0.6，即K5=0.6）各调整系数的选取方法及其权重分配参见下表：

影响因素	因素分级	调整系数	权重
技术状况	好	1.0	30%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
	差	0.6	
维修保养	好	1.0	25%
	较好	0.9	
	一般	0.8	
	较差	0.7	
制造质量	进口车	1.0	20%
	国产名牌	0.9	
	进口非名牌	0.8	
	走私车、国产非名牌	0.7	
工作性质	私用	1.0	15%
	公务、商务	0.7	
	营运	0.5	

工作条件	较好	1.0	10%
	一般	0.8	
	差	0.6	

用加权平均法计算： $K=K1*30\%+K2*25\%+K3*20\%+K4*15\%+K5*10\%$

该车辆各调整系数为： $K1=0.7$   $K2=0.7$   $K3=0.7$   $K4=0.7$   $K5=0.6$

综合调整系数= $0.7 \times 30\% + 0.7 \times 25\% + 0.7 \times 20\% + 0.7 \times 15\% + 0.6 \times 10\% = 0.69$

**4. 评估价值:**

评估价值=重置成本×成新率×调整系数（重置成本=18万元，成新率=1%，综合调整系数=0.69）

评估价值=18万元×1%×0.69=0.1242万元

**5. 清算处置价=评估价值\*快速变现折扣率**

根据本次资产处置快速变现的目的，综合考虑市场因素、处置时间因素、买方心理因素以及其他不可预见因素，综合确定快速变现折扣率为（1-20%）。

车辆评估处置价=评估价值×（1-20%）= $0.1242 \times 80\% \approx 0.0993$ 万元（保留至个位）

鉴定评估结论

**技术鉴定:** 根据现时实际车况，该车技术状况等级为五级。

**价值估算结果:** 993元 大写金额：玖佰玖拾叁元整

**处置建议:**  拍卖  交易  报废  置换  其他

备注：该车使用年限长，日常使用强度大，出入频繁，缺乏规范性维修保养，整车零部件出现不同程度老化磨损，发动机和变速箱故障率已出现频繁，经多次维修后仍问题仍无法得到完全修复，还存在着极大的安全隐患。由于该车型老旧，市场配件极少，维修困难，发动机变速箱拆卸无法维修，已停放在修理厂很长时间，现时无法满足安全行驶条件，已不符合经济、环保、安全的用车原则，建议予以报废，预计报废处置价993元，具体以报废企业回收补贴为准。