

## ПРОФЕСИОНАЛЬНИЙ КОМЕНТАРИЙ

В этом выпуске мы приводим изменения в Хозяйственный кодекс Украины, принятые Верховной Радой Украины и подписанные Президентом Украины. Указанные изменения совпадают, по своей сути, с нормами других кодексов Украины и касаются судебных экспертов. Они подчеркивают высокий статус судебных экспертов, еще раз подтверждая, что ими могут быть только те, кто соответствует требованиям Закона Украины «О судебной экспертизе», и только заключение эксперта, как результат специального исследования в соответствующей области знаний может быть доказательством по делу.

Заслуживает внимания и статья Вице-президента Союза экспертов Украины Новоселецкого И.Н., которая может быть важным подспорьем при решении практических задач в области автотовароведения. В этом году Союз экспертов Украины и Донецкий НИИ судебных экспертиз планируют активизировать работу в направлении систематизации подходов к определению стоимости материального ущерба и восстановительного ремонта аварийно поврежденных колесных транспортных средств и статья главного редактора нашего издания Новоселецкого И.Н. тому подтверждение. А мы и в дальнейшем планируем уделять особое внимание автотовароведческому практикumu.

## ЗАКОН УКРАЇНИ

## Про внесення зміни до статті 41 Господарського процесуального кодексу України щодо призначення судових експертів

Верховна Рада України постановляє:

1. Перше речення частини третьої статті 41 Господарського процесуального кодексу України (Відомості Верховної Ради України, 1992 р., № 6, ст. 56) викласти в такій редакції:

«Проведення судової експертизи доручається державним спеціалізованим установам чи безпосередньо особам, які відповідають вимогам, встановленим Законом України «Про судову експертизу».

2. Цей Закон набирає чинності з дня його опублікування.

Президент України  
м. Київ, 11 лютого 2010 року  
№ 1875-VI

В.ЯНУКОВИЧ

Считаем, что было бы полезным привести и другие статьи Хозяйственного кодекса Украины, расставляющих акценты в отношении именно заключения эксперта а не отчета (акта) по оценке.

**Стаття 32.** Поняття і види доказів

Доказами у справі є будь-які фактичні дані, на підставі яких господарський суд у визначеному законом порядку встановлює наявність чи відсутність обставин, на яких ґрунтуються вимоги і заперечення сторін, а також інші обставини, які мають значення для правильного вирішення господарського спору.

Ці дані встановлюються такими засобами:

- письмовими і речовими доказами, **висновками судових експертів**;
- поясненнями представників сторін та інших осіб, які беруть участь в судовому процесі. В необхідних випадках на вимогу судді пояснення представників сторін та інших осіб, які беруть участь в судовому процесі, мають бути викладені письмово.

**Стаття 33.** Обов'язок доказування і подання доказів

Кожна сторона повинна довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог і заперечень. Докази подаються сторонами та іншими учасниками судового процесу.

**Стаття 41.** Призначення і проведення судової експертизи

Для роз'яснення питань, що виникають при вирішенні господарського спору і потребують спеціальних знань, господарський суд **призначає судову експертизу**.

Учасники судового процесу мають право пропонувати господарському суду питання, які мають бути роз'яснені судовим експертом. Остаточне коло цих питань встановлюється господарським судом у хвалі.

**Проведення судової експертизи доручається державним спеціалізованим установам чи безпосередньо особам, які відповідають вимогам, встановленим Законом України «Про судову експертизу».** Особа, яка проводить судову експертизу (далі - судовий експерт) користується правами і несе обов'язки, зазначені у статті 31 цього Кодексу.

Стороны і прокурор, який бере участь в судовому процесі, мають право до початку проведення судової експертизи заявити відвід судовому експерту в порядку та з підстав, зазначених у частинах п'ятій і шостій статті 31 цього Кодексу.

#### **Стаття 42. Висновок судового експерта**

Висновок судового експерта повинен містити докладний опис проведених досліджень, зроблені в результаті їх висновки і обгрунтовані відповіді на поставлені господарським судом питання.

Висновок подається господарському суду в письмовій формі, і копія його надсилається сторонам.

Якщо під час проведення судової експертизи встановлюються обставини, що мають значення для правильного вирішення спору, з приводу яких судовому експерту не були поставлені питання, у висновок він викладає свої міркування і щодо цих обставин.

У випадках недостатньої ясності чи неповноти висновку судового експерта господарський суд може призначити додаткову судову експертизу.

При необхідності господарський суд може призначити повторну судову експертизу і доручити її проведення іншому судовому експерту.

Висновок судового експерта для господарського суду не є обов'язковим і оцінюється господарським судом за правилами, встановленими статтею 43 цього Кодексу.

Відхилення господарським судом висновку судового експерта повинно бути мотивованим у рішенні.

## **Определение стоимости материального ущерба при многообъектных ДТП**

**Новоселецкий И.Н.** – *заведующий лабораторией судебных автотовароведческих экспертиз Донецкого НИИ судебных экспертиз, эксперт автотехник, автотрасолог, автотоваровед, председатель автотовароведческой секции НКМС при Министерстве юстиции Украины*

В экспертной практике довольно часто встречается необходимость разграничить стоимость материального ущерба, причиненного владельцу транспортного средства (далее – ТС) в результате нескольких контактов с другими объектами – автомобилями, недвижимыми препятствиями и т.д. Такие контакты могут иметь место как в короткий промежуток времени, вмещающийся в одно событие происшествия, так и быть относительно растянутыми во времени. В дальнейшем дорожно-транспортные происшествия с таким механизмом будем называть – многообъектные ДТП.

Возникающие при этом проблемы, как правило, заключаются в следующем:

1) - сложности разграничить повреждения от каждого ДТП, когда такие повреждения могли образоваться как от первого, так и от второго единичного контакта. Например, ДТП, заключающееся в том, что автомобиль «А» сначала своей передней частью контактировал с автомобилем «В», а потом произошел наезд автомобиля «С» и его контакт с задней частью рассматриваемого автомобиля «А». При указанном многообъектном ДТП, имеют место как повреждения от непосредственного контакта составных всех указанных ТС, так и повреждения деталей, которые непосредственно в контакте не участвовали – например панели крыши. Деформация крыши (как говорят в таких случаях - «крыша выстрелила») могла быть, как результатом контакта передней частью ТС, так и результатом повреждения задка ТС. Более того, первичный удар мог обусловить создание концентраторов напряжений, которые в дальнейшем, при втором ударе, способствовали возникновению деформаций панели крыши.

В связи с этим, повреждения ТС можно разделить на первичные (результат прямого контакта составных ТС) и опосредованные (образовались путем передачи усилий от одних деталей к другим, без непосредственного контакта с деталями другого ТС).

2) сложности разграничить необходимые разборочно-сборочные, регулировочные, окрасочные и другие работы, которые могут быть характерными или общими как для первого, так и последующего контактов. Например, необходимость полной окраски может быть следствием каждого из имевших место ДТП.

Решение первой проблемы возможно путем проведения комплексной автотрасологической и автотовароведческой экспертизы (экспертного исследования). При этом, в задачу автотрасологической экспертизы (экспертного исследования) входит установление угла столкновения ТС, а в комплексную задачу автотрасологической, и автотовароведческой – установление причинно-следственной связи между прилагаемой силовой нагрузкой (исходя из места ее приложения, направления и силы действия) и образованием опосредованных повреждений.

Концептуально вторая часть комплексного исследования может быть решена путем создания пространственной схемы распределения векторов возмущающей силы по жесткостным элементам каркаса кузова. По сути это метод конечных элементов. Кузов автомобиля состоит из жесткостных элементов и панелей облицовки. Некоторые панели отчасти могут выполнять и роль элементов дополнительной жесткости, например, крыло переднее, соединенное с кузовом сваркой. Усилие, реакция от стороннего объекта, контактирующего с оцениваемым автомобилем, от точки ее приложения передается к другим элементам, как раз через элементы жесткости – несущие элементы (поперечины, лонжероны, стойки, усилители, опоры и т.д.) в направлении прилагаемой силы. Какая бы по величине сила не была приложена, например, к крылу переднему правому автомобиля, переднее левое крыло будет деформировано только вследствие передачи на него усилия через жесткостные

элементы несущей конструкции, например через поперечины передка верхнюю и нижнюю и далее на крыло левое или лонжерон и крыло. Из этого вытекает и алгоритм дальнейшего исследования. Те или иные опосредованные повреждения кузовных элементов можно отнести к конкретному ДТП при наличии деформаций несущих элементов по линии векторного распределения изначальной деформирующей силы, или при установлении пространственного смещения этих элементов.

Другими словами, деформацию на панели крыши следует отнести к опосредованным последствиям удара спереди или опосредованным последствиям удара сзади лишь в том случае, когда элементы жесткости, несущие элементы по цепи этих силовых элементов от места приложения силы к панели крыши деформированы или изменили свое пространственное положение (например, панель передка, поперечины передние, лонжерон и брызговик передний, передние стойки с усилителями боковин, панель крыши - при переднем ударе).

При этом, если наличие деформации указанных силовых элементов по цепочке от места удара до детали, имеющей опосредованные повреждения позволяет сделать вывод о причинной связи опосредованных повреждений с первичным ударом вполне очевидным, то отсутствие явно выраженных деформаций силовых элементов требует проведения дополнительных, более тщательных исследований. В этом случае необходимо искать подтверждения изменений пространственного положения силовых элементов. В качестве такого подтверждения могут быть результаты проверки геометрии кузова автомобиля на стапеле, или наличие информативных признаков такого смещения, что выражается в изменении зазоров, появления складок, «жимков» металла и др.

Таким образом, первичный этап исследования, заключающийся в разделении поврежденных составных на последствия каждого из имевших место контактов автомобиля, предусматривает привлечение эксперта автотрасолога, поиска и анализа повреждений, деформаций, смещений составных по цепочкам силовых элементов от места удара до детали с опосредованными повреждениями. Кстати, в Германии судебные эксперты в области оценки автотранспорта должны иметь подтвержденные знания в области исследования механизма происшествия, т.е. применительно к нашим реалиям иметь и квалификацию автотрасолога.

В рамках данной статьи не представляется возможным более подробно остановиться на алгоритме разделения поврежденных составных. Но к этой теме я думаю, мы вернемся еще не раз.

Отдельной проблемой может являться вторая задача – разделение ущербов в денежном выражении от каждого из имевших место контактов автомобиля.

Решение этой проблемы видится через соблюдение следующих принципов.

1) Сумма ущербов от повреждений при каждом из отдельных контактов ТС в рамках одного события происшествия, должна равняться стоимости материального ущерба от совокупности повреждений, определенного исходя из технического состояния ТС на дату оценки.

Это справедливо, поскольку в полной мере способствует восстановлению состояния автомобиля, существовавшего до его повреждения, что отвечает требованиям пункта 4, части 2, статьи 16; части 3, статьи 22; статьи 1192 Гражданского кодекса Украины.

2) При определении суммарного ущерба от всех контактов ТС, относящихся к одному событию происшествия, учет коэффициента физического износа производится исходя из требований п. 7.38-7.40 Методики товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств, утвержденной приказом Министерства юстиции Украины и Фонда государственного имущества Украины № 142/5/2092 от 24.11.2003 в редакции приказа Министерства юстиции Украины и Фонда государственного имущества Украины № 1335/5/1159 от 24.07.2009 года (далее – Методика), исходя из технического состояния ТС на момент первого контакта.

Упрощенно, под единым событием происшествия можно понимать те события (в контексте автотовароведения – те повреждения), которые охватываются одним правовым актом, связывающим воедино время, место причинения повреждений и причинно-следственную связь их образования (например, протокол осмотра места происшествия, материал об административном правонарушении, материалы гражданского дела, страховой акт и т.д.).

На практике это означает, что если до повреждения автомобиля его техническое состояние характеризовалось нулевым значением коэффициента физического износа, то при многообъектном ДТП эксперт не вправе принимать износ, отличный от нуля при втором и последующем контакте ТС в рамках этого ДТП.

Если до повреждения автомобиля его техническое состояние характеризовалось значением коэффициента физического износа, отличным от нуля, то при многообъектном ДТП, эксперт должен принимать этот износ и при втором и последующем контактах ТС, равно как и при суммарном ущербе в рамках этого ДТП.

3) Ущерб от первого контакта определяется в общем порядке, предусмотренном разделом 8 Методики. Ущерб от второго контакта определяется как разница стоимости ущерба, рассчитанного исходя из всей совокупности повреждений и стоимости ущерба от первого контакта.

Если контактов было больше чем два, например три (что бывает достаточно редко), то возникает необходимость в установлении объема и характера повреждений при втором контакте. В дальнейшем алгоритм расчета ущерба следующий: определяем ущерб от первого контакта – определяем суммарный ущерб от всех контактов – определяем суммарный ущерб от повреждений в результате первого и второго контактов (исходя из суммарных повреждений при этих контактах) – вычитаем из суммарного ущерба от повреждений в результате первого и второго контактов ущерб от первого контакта (получаем ущерб от второго контакта) – вычитаем из суммарного ущерба от всех контактов суммарную стоимость ущерба от первого и второго контактов (получаем ущерб от третьего контакта).

Из указанного принципа вытекает следующий принцип.

4) - При первичных и последующих повреждениях, как совмещенных по времени и событию происшествия, так и разделенных по времени и событию происшествия, большую денежную нагрузку влечет первичное событие происшествия и соответственно первичные повреждения.

Проще говоря, если деталь была изначально повреждена, и, допустим, уже после первичного происшествия требовалась замены, то при дальнейшем повреждении этой же детали, требовать денежной компенсации за восстановление изначально непригодной детали, означало бы неоправданное улучшение ее состояния по сравнению с тем, что было до ее последнего повреждения. А это противоречило бы принципам защиты гражданских прав, предусмотренных Гражданским кодексом. Указанное подкреплено и самой концепцией рассмотрения вопроса определения ущерба в действующей Методике.

Рассмотрим действие указанных выше принципов на примере, описанном в начале, и представляющем собой столкновение трех автомобилей, в котором автомобиль «А» сначала своей передней частью (крылом передним левым) контактировал с автомобилем «В», а потом произошел наезд автомобиля «С» и его контакт с задней частью (панелью задка) рассматриваемого автомобиля «А». И крыло и панель задняя после контактного воздействия нуждаются в замене.

Для удобства введем следующие обозначения:

$Y_1$  – стоимость материального ущерба, причиненного в результате первоначального контакта передней части автомобиля, рассчитанный при износе его составных равным нулю (для ТС, отвечающих требованиям п. 7.38, 7.40 Методики).

$Y_{1E}$  – стоимость материального ущерба, причиненного в результате первоначального контакта передней части автомобиля, рассчитанный с учетом износа его составных, отличным от нуля (для ТС, отвечающих требованиям п. 7.39, 7.41 Методики).

$Y_2$  – стоимость материального ущерба, причиненного в результате последующего контакта задней части автомобиля, рассчитанный при износе его составных равным нулю (для ТС, отвечающих требованиям п. 7.38, 7.40 Методики).

$Y_{2E}$  – стоимость материального ущерба, причиненного в результате последующего контакта задней части автомобиля, рассчитанный с учетом износа его составных, отличным от нуля (для ТС, отвечающих требованиям п. 7.39, 7.41 Методики).

$Y_{\Sigma}$  – стоимость материального ущерба, рассчитанная по совокупности повреждений передней и задней части автомобиля, рассчитанная при износе составных ТС равным нулю.

$Y_{\Sigma E}$  – стоимость материального ущерба, рассчитанная по совокупности повреждений передней и задней части автомобиля, рассчитанная при износе составных ТС отличным от нуля.

А теперь рассмотрим возможные варианты расчета ущерба(ов). Сразу следует оговориться, что в действительности вариантов может быть значительно больше, но подходить к их решению следует, опираясь на приведенные здесь принципы.

В случае если исследуемый автомобиль «А» изначально, до события происшествия удовлетворял требованиям п. 7.38 Методики и не имел ограничений, отраженных в п. 7.39, т.е. значение его физического износа равно нулю, то справедливо будет утверждение:

$$Y_{\Sigma} = Y_1 + Y_2$$

Определив в общем порядке  $Y_1$  и  $Y_{\Sigma}$ , установим что:

$$Y_2 = Y_{\Sigma} - Y_1; \quad (1)$$

При этом еще раз следует подчеркнуть, что наличие первичного контакта в рамках одного и того же происшествия не является основанием для применения износа, отличного от нуля при последующем контакте с другим препятствием. В противном случае, при определенных обстоятельствах, когда ущерб от второго контакта (посчитанный с износом, отличным от нуля) незначителен по сравнению с ущербом от первичного контакта (посчитанного с износом равным нулю), то ущерб от суммарного повреждения, посчитанный с учетом износа отличным от нуля, может быть меньше чем ущерб от первичного контакта, посчитанный без учета износа. А это само по себе, является нонсенсом.

В случае если исследуемый автомобиль «А» изначально, до события происшествия не удовлетворял требованиям п. 7.38 Методики или имел ограничения, отраженные в п. 7.39, т.е. значение его физического износа было отлично от нуля. Например, легковой автомобиль «А» со сроком эксплуатации 1 год, но крыло переднее левое до рассматриваемого происшествия уже было бито и восстановлено (или не восстановлено, но такая возможность существует, как с технологической, так с экономической точки зрения). В этом случае справедливо будет утверждение:

$$Y_{\Sigma E} = Y_{1E} + Y_{2E}$$

Определив в общем порядке  $Y_{1E}$  и  $Y_{\Sigma E}$ , установим что:

$$Y_{2E} = Y_{\Sigma E} - Y_{1E};$$

При этом, в данном расчете используется единое значение коэффициента физического износа, рассчитанное на дату оценки – дату происшествия.

Разновидностью данного случая могут быть ситуации, когда составная, ранее подвергавшаяся силовому воздействию была впоследствии восстановлена, и вторая ситуация – когда на момент повторного повреждения составная ТС находится в не восстановленном виде. В последнем варианте, в свою очередь, возможны ситуации, когда деталь подлежит изначально восстановлению и когда не подлежит. Вариантность подходов увеличивается с учетом того обстоятельства, является ли данная деталь кузовной или нет, что обуславливает применимость к ней расчета коэффициента физического износа.

Но обозначенные проблемные вопросы относятся больше к расчету непосредственно самого ущерба, а не его разделения при многообъектных ДТП. К сожалению, более глубокое освещение этих вопросов в рамках данной статьи просто не представляется возможным ввиду достаточно большой объемности материала. Поэтому приведем лишь некоторые нюансы затронутой темы.

1. При необходимости определения стоимости поврежденной составной, которая до рассматриваемого события происшествия уже была повреждена и не восстановлена, может использоваться следующий алгоритм решения задачи.

Стоимость составной определяется за вычетом стоимости ее ремонта вследствие предыдущего повреждения, включая работы по окраске. В тоже время, в стоимость работ по замене данной составной в результате рассматриваемого события происшествия, также входят работы по окраске. Это означает, что учет повреждений в совокупности от разных событий происшествия предусматривает лишь вычитание работ по предыдущему ремонту составной без учета операций по демонтажу, установке и окраске составной. Разностью в работах по окраске новой составной и ремонтной окраской этой составной в данном случае можно было бы пренебречь. Но, при желании получить более точный результат, необходимо учитывать оговариваемую разность в окрасочных работах.

Требование учета предыдущего состояния составной предусмотрено п. 7.36, ч.1 Методики.

Если поврежденная составная не принадлежит к кузовным деталям (например, бампер передний), и при этом кузовные детали не повреждены (т.е. нет основания к применению требований п. 7.39 Методики), то указанное обстоятельство не влечет за собой необходимость расчета износа для других составных ТС.

Если изначальные повреждения имела не только оцениваемая составная, но и другие составные, например, до рассматриваемого события происшествия были повреждены и не восстановлены детали передка: крылья, брызговики, панель передняя с поперечинами, а также бампер передний, то при повторном повреждении крыла переднего и необходимости его замены, более правильно было бы применение нормы п. 7.44 Методики.

2. При необходимости определения стоимости поврежденной составной, которая до рассматриваемого события происшествия была повреждена и восстановлена в соответствии с требованиями изготовителя, может использоваться следующий алгоритм решения задачи.

Стоимость составной определяется с учетом коэффициента физического износа независимо от срока эксплуатации самого ТС, оговоренного в п. 7.38.

Если речь идет только о составной(ых), не принадлежащей к кузовным (например, бампер передний), то для остальных кузовных составных значение  $E_z$  может равняться нулю в случаях, предусмотренных п. 7.38 Методики.

3. При необходимости определения стоимости поврежденных составных, которые до рассматриваемого события происшествия были повреждены и восстановлены без учета требований изготовителя, или в случае превышения стоимости восстановительного ремонта над стоимостью новой составной, а также в случае повреждения составной, исключающего ее восстановление, может использоваться следующий алгоритм решения задачи.

Стоимость поврежденной составной не учитывается в смете материального ущерба. Такая составная должна была быть заменена изначально, до рассматриваемого происшествия. Необходимость учета операций по окраске составной, монтажу, демонтажу, регулированию зависит от того, были ли они выполнены перед рассматриваемым событием происшествия (т.е. учитывается предыдущее техническое состояние составной в соответствии с требованиями п. 7.36, ч.1 Методики). Например, если бампер передний был восстановлен технологически не предусмотренным способом, но окрашен, то при повторном разрушении этого бампера при рассматриваемом событии происшествия, необходимо учитывать операции по монтажу, демонтажу, окраске этого бампера без учета стоимости самого бампера. Если бампер не был окрашен, то операция окраски не должна учитываться при расчете ущерба.

В случае если составная до рассматриваемого события происшествия уже была повреждена таким образом, что ее восстановление невозможно или превышает стоимость новой составной, то учету подлежат только операции по монтажу, демонтажу, регулированию без учета работ по окраске и естественно стоимости самой составной.

Аналогичный подход видится целесообразным и для случая, когда после первичного повреждения имеется повреждение лакокрасочного покрытия бампера, предусматривающие его ремонтную окраску, а после вторичного повреждения также возникает необходимость только в его окрасочных работах.

Перечисленные нюансы должны способствовать пониманию подходов к решению задач, заключающихся в разграничении повреждений одной составной, но от контактов ТС с разными объектами.

В заключении приведем текст норм, на которые имеются ссылки в статье.

#### Гражданский кодекс Украины

##### Стаття 16. Захист цивільних прав та інтересів судом

2. Способами захисту цивільних прав та інтересів можуть бути:

4) відновлення становища, яке існувало до порушення;

**Статья 22.** Відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди

3. Збитки відшкодовуються у повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування у меншому або більшому розмірі.

Якщо особа, яка порушила право, одержала у зв'язку з цим доходи, то розмір упущеної вигоди, що має відшкодовуватися особі, право якої порушено, не може бути меншим від доходів, одержаних особою, яка порушила право.

4. На вимогу особи, якій завдано шкоди, та відповідно до обставин справи майнова шкода може бути відшкодована і в інший спосіб, зокрема, шкода, завдана майну, може відшкодовуватися в натурі (передання речі того ж роду та тієї ж якості, поладження пошкодженої речі тощо).

**Статья 1192.** Способи відшкодування шкоди, завданої майну потерпілого

1. З урахуванням обставин справи суд за вибором потерпілого може зобов'язати особу, яка завдала шкоди майну, відшкодувати її в натурі (передати річ того ж роду і такої ж якості, поладити пошкоджену річ тощо) або відшкодувати завдані збитки у повному обсязі.

Розмір збитків, що підлягають відшкодуванню потерпілому, визначається відповідно до реальної вартості втраченого майна на момент розгляду справи або виконання робіт, необхідних для відновлення пошкодженої речі.

**Методика товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств**

**7.36.** Рыночная стоимость отдельной составляющей части учитывает ее комплектность и фактическое техническое состояние, условия, в которых она эксплуатировалась (сохранялась), особенности конъюнктуры рынка региона.

**7.38.** Значение  $E_3$  принимается таким, что равняется нулю для новых составных и для составных КТС, срок эксплуатации которых не превышает:

5 лет - для легковых КТС производства стран СНГ;

7 лет - для других легковых КТС;

3 года - для грузовых КТС, прицепов, полуприцепов и автобусов производства стран СНГ;

4 года - для других грузовых КТС, прицепов, полуприцепов и автобусов;

5 лет - для мототехники.

**7.39.** Исключением относительно применения указанных требований является:

а) если КТС эксплуатируются в интенсивном режиме (фактический пробег, по меньшей мере, вдвое превышает нормативный);

б) если составные части кузова, кабины, рамы восстанавливались ремонтом или они имеют коррозионные разрушения или повреждения в виде деформации;

в) если КТС эксплуатировалось в условиях, определенных в пункте 4 таблицы 4.1 приложения 4.

**7.40.** Если во время восстановления были использованы новые составные части другой модификации КТС взамен поврежденных (разукomплектованных), значение процента их физического износа принимается таким, что равняется нулю.

**7.41.** Значение коэффициента физического износа, подлежащего устранению, не может превышать 0,7.

Для составных частей КТС со сроком эксплуатации свыше 12 лет значения  $E_3$  принимается равным 0,7.

Для КТС со сроком эксплуатации свыше 12 лет, в случае выполнения капитального ремонта КТС в течение двух лет до даты оценки,  $E_3$  подлежит расчету по формуле (13) и его значение принимают не меньше 0,5.

**7.44.** В случае определения физического износа отдельной составляющей части КТС, бывшего в пользовании, корректирование его стоимости, исходя из комплектности, укомплектованности и **ВТВ** от предыдущих ремонтов не проводится. Соответствующее корректирование по формуле (2) не проводится также в случае отсутствия данных о его пробеге, условиях эксплуатации или других факторов, которые влияют на стоимость.

Для КТС, который ранее был в ремонте, физический износ составных частей, которые подвергались замене (если установление такого ремонтного воздействия является возможным), может быть определен отдельно. В этом случае коэффициент физического износа составляющей части, которая ранее подвергалась замене, может рассчитываться с применением формул (15), (2) и значения  $C_{в1}$  в формуле (9). В этом случае значение  $C_{врз}$  в формуле (9) учитывающее затраты на ремонт этой и других составных частей, не учитывается.

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ КАЛЕЙДОСКОП

В выпуске – новости из Украины и Великобритании.

### В Украине

#### Минпромполитики готовит поддержку для украинского автопрома

Министр промышленной политики Дмитрий Колесников сообщил, что ситуация в автопроме требует системного подхода. «Те данные, которые свидетельствуют о падении в автомобилестроении нашей страны в прошлом году, являются негативным явлением в отечественном промышленном комплексе, которое требует немедленного и системного решения».

По его словам, конечно, нельзя не учитывать влияние мирового кризиса на полноценное развитие отрасли, поскольку, даже мировое производство в прошлом году упало более чем на 13%, но не нужно забывать, что в Украине этот показатель достиг более 83%, в то время, когда своевременно принятые эффективные решения могли свести эти потери к минимуму.

Кроме того, Глава Минпромполитики добавил, что ситуация в этой отрасли тщательно изучается специалистами министерства и уже разрабатывается ряд первоочередных мер, которые окажут позитивное влияние на состояние дел в отрасли.

Напомним, что автомобильный рынок Украины в 2009 году сократился на 74%, однако спад производства был еще большим. Основная причина такого явления не вытеснение с рынка автомобилей, производимых на украинских предприятиях импортом, а большие складские запасы, которые сформировались после динамичного 2008 года. Буквально за несколько месяцев из-за кризиса рынок сократился в 5 раз, а поставки автомобилей были рассчитаны на прежние объемы. В итоге к концу 2008 года в Украине скопилось свыше 100 тыс. готовых автомобилей на складах дилеров, в то время, как рынок уже не в состоянии был потребить такие объемы. В такой ситуации производить автомобили не было необходимости, они бы лишь пополняли склады. Ситуацию могли спасти экспортные поставки, но в 2009 году правом поставлять на экспорт свои автомобили обладал лишь «ЗАЗ», но и для него ситуация складывалась не лучшим образом. «ЗАЗ» вынужден был заново строить сеть сбыта своих автомобилей в России, фактически с нуля начинать продвижение Lanos под новым брендом «ЗАЗ» Chance и отлаживать логистику.

Стечение негативных факторов и привело к такому масштабному спаду автопроизводства в Украине.

В 2010 году «прорубил» «окно» в Россию и на другие рынки СНГ завод «Богдан», заканчивается строительство полномасштабного производства на «Еврокаре», где также будут выпускать авто как для рынка Украины, так и на экспорт. В то же время, ситуация в первые 2 месяца 2010 года с автопроизводством остается крайне тяжелой. Внутренний рынок еще не успел восстановиться и продолжил спад.

По данным [www.autocentre.ua](http://www.autocentre.ua)

### В Великобритании

#### Почти в полмиллиона долларов обойдется ремонт разбитой Pagani Zonda

В сентябре 2009 года итальянский суперкар Pagani Zonda попал в ДТП в Британии. Западные журналисты поговаривают, что за рулем Pagani Zonda во время ДТП (водитель не справился с управлением, слетел с дороги и врезался в телеграфный столб) находился легендарный гонщик – трехкратный чемпион Формулы-1 сэр Джеки Стюарт.

Но еще больше впечатляет счет, выставленный страховой компании за починку эксклюзивного купе. Ликвидация последствий этого не слишком серьезного столкновения стоит впечатляющие 450000 долларов – половина стоимости новой Pagani Zonda. Для страховщиков эта сумма стала рекордной, выплаченной на ремонт одной машины

По данным [www.autocentre.ua](http://www.autocentre.ua)