

## ПРОФЕСІОНАЛЬНИЙ КОМЕНТАРІЙ

В этом выпуске мы продолжаем обсуждение отдельных положений действующей Методики товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств, далее – Методики. С этой целью мы приводим выписки из протоколов заседаний секции автотовароведческой экспертизы научно-консультативного и методического совета по проблемам судебной экспертизы при Министерстве юстиции Украины. Именно эта секция методсовета при Минюсте отвечает за разработку Методики, и изначально утверждала ее результаты.

В частности, в протоколе № 31 заседания секции отражены оценочные процедуры при определении стоимости поврежденных составных, не относящихся непосредственно к кузовным деталям (бампер передний, бампер задний, зеркало заднего вида наружное, фары передние, фонари задние и т.д. – как правило, пластиковые детали или детали, имеющие пластиковые корпуса). Рассмотрены случаи, когда указанные детали после происшествия требуют замены, но до этого уже имели повреждения от других ДТП. Основной принцип при их оценке – анализ состояния составной до оцениваемого повреждения – стоимость уменьшается на объем работ, который не выполнен, либо осуществляется корректировка по износу.

В протоколе № 32 заседания секции говорится о статье Вице-президента Союза экспертов Украины Новоселецкого И.Н., опубликованной в предыдущем выпуске «БА».

Редакция планирует и дальше знакомить специалистов в области автотовароведения с решениями секции НКМС при МЮ Украины.

Заслуживает внимания также статья наших крымских коллег «Особенности осмотра объектов исследования при проведении автотовароведческих экспертных исследований и судебных экспертиз»

Мы публикуем документы МВД, отменяющие пресловутые приказы этого министерства № 335 и № 555.

В рубрике «Информационный калейдоскоп» – новости из России, Украины, Германии. Мы просим особо обратить внимание на информацию из Украины. Подбор аналога для тракторной техники может опираться на постановление КМ от 25 ноября 2009г. № 1259.

## ПРОТОКОЛ № 31

(витяг)

**Засідання секції судової автотоварознавчої експертизи науково-консультативної і методичної ради з проблем судової експертизи при Міністерстві юстиції України.**

м. Донецьк

01.10.2009 р.

Новоселецький І.М. (голова секції) запропонував обговорити питання практичного застосування окремих положень Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, а саме:

- визначення вартості пошкоджених складових, що не належать до кузовних складових, та вже були до дорожньої події що розглядається, пошкоджені, підлягали відновлювальному ремонту, але не були відновлені.

Вартість складової визначається за вирахуванням вартості необхідного попереднього її ремонту, включно з роботами по окрасці (п.7.36 ч.1 Методики). У той же час у вартість робіт по заміні складової від останньої події, що розглядається, також слід включити операцію окраски на звичайних умовах заміни складової. Це означає, що врахування пошкоджень у сукупності від різних подій передбачає лише вирахування робіт по попередньому ремонту складової, без врахування операцій по демонтажу, установці та окраски складової. Різницю у вартості між окраскою нової складової та окраскою після відновлювального ремонту можна зневажити.

- визначення вартості пошкоджених складових, що не належать до кузовних складових, та вже були до дорожньої події що розглядається пошкоджені і відновлені за вимогами виробника.

Вартість складової визначається з врахуванням коефіцієнту фізичного зносу незалежно від строку експлуатації самого КТЗ. На інші складові КТЗ розповсюджується загальне правило визначення зносу (п. 7.38)

- визначення вартості пошкоджених складових, що не належать до кузовних складових, та вже були до дорожньої події що розглядається пошкоджені і відновлені не враховуючи вимог виробника; а також у разі перевищення вартості ремонту над вартістю нової складової; а також у разі первісного повного знешкодження, що виключає технологічну можливість відновлення складової.

Вартість пошкодженої складової в подальшому розрахунку не враховується. Така складова повинна бути замінена первинно, до даної події.

Врахування чи не врахування операцій по окрасці складової, монтажу, демонтажу, регулюванню залежать від того, були виконані ці операції перед останнім ушкодженням чи ні (враховувати попередній стан складової згідно п.7.36 ч.1 Методики).

Тобто якщо складова що первісно підлягала заміні (наприклад, внаслідок її відновлення у технологічно не передбачений засіб), але була окрашена, то враховуючи збиток від її пошкодження внаслідок останньої події, слід враховувати операції з монтажу-демонтажу, регулюванню та окрасці цієї складової. У разі первісного пошкодження складової, що виключає технологічну можливість чи економічну доцільність відновлення складової, і враховуючи те що ця складова не відновлена, то врахуванню підлягає лише операції з монтажу-демонтажу та регулюванню без врахування робіт по окрасці.

- у разі заміни кузову значення  $E_3$  підлягає розрахунку незалежно від строку експлуатації КТЗ.

**ПОСТАНОВИЛИ:**

Погодитися та прийняти до уваги і використання зазначені роз'яснення положень Методики.

Голова секції  
Секретар

І.М. Новоселецький  
В.І. Любченко

**ПРОТОКОЛ № 32  
(витяг)**

**Засідання секції судової автотоварознавчої експертизи науково-консультативної і методичної ради  
з проблем судової експертизи при Міністерстві юстиції України.**

**м. Донецьк**

**13.05.2010 р.**

Новоселецький І.М. (голова секції) запропонував обговорити питання практичного застосування окремих положень Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, а саме:

- визначення вартості матеріального збитку заподіяного власнику транспортного засобу внаслідок контакту з декількома автомобілями чи перешкодами.

У цьому випадку окрім автотоварознавців залучаються експерти-автотрасологи. Сума збитків внаслідок кожного з контактів пошкодженого КТЗ повинна дорівнювати вартості збитку від сукупності пошкоджень. Спочатку визначається вартість від первісного контакту, як результат комплексного автотоварознавчого та трасологічного досліджень, а також вартість збитку від сукупності пошкоджень. Вартість збитку від другого (наступного) контакту визначається як різниця між сумою збитку від сукупності пошкоджень і сумою збитку від первісного контакту.

**ПОСТАНОВИЛИ:**

Погодити текст статті Новоселецького І.М., надрукований у «Бюлетені автотоварознавця. Випуск № 51» (додається). Прийняти до уваги і використання зазначені роз'яснення положень Методики.

Голова секції  
Секретар

І.М. Новоселецький  
В.І. Любченко

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

**НАКАЗ**

**02.12.2009**

**м. Київ**

**№510**

Про скасування деяких нормативно-правових актів МВС України

З метою приведення нормативно-правових актів МВС України у відповідність до чинного законодавства

**НАКАЗУЮ:**

1. Скасувати накази МВС України від 10.04.2002 № 335 «Про затвердження Інструкції про проведення державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них та здійснення перевірок реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державтоінспекції МВС України», від 30.06.2005 № 555 «Про вдосконалення діяльності реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за внесенням обов'язкових платежів власниками транспортних засобів».

2. Контроль за виконанням наказу покласти на заступника Міністра генерал-полковника міліції Савченка О.І.

3. Наказ надіслати за належністю.

**Міністр**

**Ю.В. Луценко**

## ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА ОБЪЕКТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АВТОТОВАРОВЕДЧЕСКИХ ЭКСПЕРТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ И СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТИЗ

**М.В. Потанин** - старший научный сотрудник Крымского НИИСЭ  
**А.О. Прусаков** - старший научный сотрудник Крымского НИИСЭ

*Рассмотрены особенности проведения осмотра объектов исследования при проведении автотовароведческих экспертных исследований и судебных экспертиз. Описана последовательность этапов проведения осмотра объектов исследования, которая может быть использована как судебными экспертами автотовароведами, так и оценщиками, имеющими квалификацию по оценке движимого имущества.*

Экспертный осмотр является начальным этапом процесса экспертного исследования. Подчеркнем, что экспертный осмотр (как составляющую экспертного исследования) необходимо отличать от следственного осмотра (как процессуального действия), хотя методологические подходы к их проведению во многом сходны. Основным методом в обоих случаях является наблюдение. И эксперт, и следователь не только осматривают и изучают объект, но и по результатам такого осмотра эксперт намечает план дальнейшего исследования, выдвигает экспертные гипотезы, а следователь планирует расследование, выдвигает следственные версии.

Содержанию экспертного осмотра, методической последовательности его проведения посвящены работы таких ученых-криминалистов как А.И. Винберг, Л.Е. Ароцкер, Р.С. Белкин, В.Я. Колдин. Научные взгляды на содержание стадий экспертного исследования проанализированы Т.В. Аверьяновой. Она пишет, что в настоящее время в литературе доминирующей стала точка зрения В.Я. Колдина на экспертный осмотр: «... объекты «изучаются в целом, без детального анализа идентификационных признаков, что является задачей дальнейшего исследования»<sup>1</sup>.

Авторы считают необходимым отметить, что анализ идентификационных признаков нужен при решении идентификационных задач, которые характерны для криминалистической экспертизы. Судебная автотовароведческая экспертиза такие задачи не решает. Для неё характерно решение *классификационных* (определение соответствия товарных характеристик объектов базовым данным; установление соответствия товарных характеристик исследуемых объектов данным аналогичных изделий; определение соответствия /несоответствия/ характеристик объектов маркировочным данным, зафиксированным на агрегатах, шильдиках; установление принадлежности объекта к определенной марке, модели транспортного средства или его составных) и *диагностических* (установление наличия дефектов и их влияния на качество и стоимость транспортного средства; определение соответствия /несоответствия/ качественных характеристик изделий требованиям нормативной документации)<sup>2</sup>.

Анализ современных научных взглядов на судебные автотовароведческие экспертизы и экспертные исследования и требований нормативно-правовых актов свидетельствует, что такого рода исследования и экспертизы назначаются, когда при рассмотрении уголовных и гражданских дел или оперативных действий возникает потребность в специальных знаниях в области оценки транспортных средств.

К объектам исследования при проведении судебных автотовароведческих экспертиз и экспертных исследований относятся: автомобили легковые, грузовые, специализированные, автобусы, самосвалы, тягачи, прицепной состав, самоходные шасси, самоходных сельскохозяйственных, дорожно-строительных, мелиоративных машин, тракторов и комбайнов на колесном шасси, соответствие информации указанной в документах, характеристикам агрегатов.

Экспертный осмотр при проведении судебных автотовароведческих экспертиз и экспертных исследований позволяет органолептическими методами определить идентификационные данные транспортного средства, его комплектность, укомплектованность, техническое состояние, объём и характер повреждений и другие показатели на момент осмотра.

Экспертный осмотр транспортного средства или его составляющих может быть проведен как на месте происшествия, его хранения, в условиях ремонтного предприятия так и непосредственно в экспертном учреждении.

Осмотр дает возможность на основе органолептики определить необходимые данные об объекте. Эксперт может использовать и технические средства (дополнительные источники освещения, лупу и т.п.), производить измерения. Для фиксации полученных данных используются как вербальные способы (запись текста на бумаге, запись с помощью диктофона) так и зрительные образы (составление принципиальных, кинематических и иных схем, фотосъемка, видеозапись и т.п.).

Фотосъемка является одним из эффективных средств фиксации доказательной информации. Полученные фотоснимки позволяют наиболее точно зафиксировать состояние объекта исследования, его внешний вид и свойства, чтобы наглядно воспринять запечатленное. Фотоснимки создают впечатление реального присутствия и дают возможность непосредственного изучения зафиксированных объектов, что может позволить неоднократно возвращаться к их исследованию.

При проведении судебных автотовароведческих экспертиз и экспертных исследований в основном применяется обзорная, узловая, детальная или макрофотосъемка.

В зависимости от задач поставленных на разрешение автотовароведческого исследования, фотоматериалы, прилагаемые к заключению, могут иметь следующие изображения:

- общий обзорный вид транспортного средства;
- составные транспортного средства;
- идентификационные номерные знаки;
- показания шкалы одометра;
- вид поврежденных составных транспортного средства.

<sup>1</sup> - Аверьянова Т.В. Судебная экспертиза. Курс общей теории. – М.: Норма, 2007. – с. 432.

<sup>2</sup> - Современные возможности судебных экспертиз / Науч. ред. д.ю.н., проф. Ю.Г. Корухов. – М.: Триада-Х, 2000. – с. 209-210.

Фотографирование повреждений составных транспортного средства необходимо выполнять по правилам масштабной фотосъемки с применением соответствующей масштабной линейки. Масштабная фотосъемка даёт возможность определить по фотоснимку линейные размеры сфотографированного объекта, объёмы и характер повреждений. При этом, важно отметить, что деления масштабной линейки должны быть согласованы с размерами фотографируемого объекта (для мелких – с миллиметровыми делениями линейки, для средних – с сантиметровыми, для крупных с дециметровыми) и обращены в его сторону, так же, тональность линейки должна соответствовать тону объекта и не контрастировать с ним (тёмный объект – тёмная линейка со светлыми делениями, светлый объект – белая линейка с чёрными делениями)<sup>1</sup>.

На основании данных, полученных в ходе проведенного осмотра, выдвигаются экспертные гипотезы, планируется дальнейшее исследование, в том числе и вопросы взаимодействия с лицом (органом), назначившим экспертизу (запрашиваются объекты и данные, необходимые для проведения исследования, и т.п.). Взаимодействие эксперта с лицом (органом), назначившим экспертизу, так же может быть обусловлено необходимостью проведения дополнительных экспертных исследований. Например, эксперт автотоваровед в результате осмотра установил, что имеются признаки изменения номеров узлов и агрегатов или исправлений в записях о дате выпуска, номере шасси или других узлов и агрегатов в техническом паспорте. Эксперт уведомляет об этом следователя, суд или оперативного сотрудника для принятия решения о назначении соответствующих экспертиз и исследований.

Перед проведением осмотра транспортного средства или его составляющей необходимо ознакомиться с записями регистрационных документов, информацией об общих технических характеристиках и возможных комплектаций объекта исследования, определиться с местом расположения идентификационного или серийного номера, нанесенного изготовителем транспортного средства или его составляющей, ознакомиться с результатами предыдущих исследований и другой справочно-нормативной документацией.

Последовательность проведения экспертного осмотра транспортного средства и его составляющих может быть такой:

- установление наличия объекта исследования и его соответствия сведениям об объекте, указанным в постановлении (определении) о назначении экспертизы или письме о назначении исследования;
- установление достаточности объектов для проведения исследования и ответа на поставленные перед экспертом вопросы;
- проведение внешнего осмотра транспортного средства и его составляющих;
- проведение осмотра деталей с частичным демонтажем панелей и облицовок, препятствующих внешнему осмотру;
- выполнение инструментальных измерений геометрических размеров объекта исследования и его конструктивных элементов;
- выполнение ходовых испытаний и тестирования транспортного средства и его составляющих, проверка работы оборудования;
- выявление информативных признаков наличия возможных неисправностей транспортного средства и его составляющих (шумы, вибрация, нагрев, и т.п.);
- проведение осмотра объекта исследования в условиях специализируемого ремонтного предприятия при детальной разборке и дефектовке составляющих транспортного средства.

Во время внешнего осмотра необходимо:

- проверить соответствие идентификационных данных транспортного средства записям представленных на исследование документов (технический паспорт, свидетельство о регистрации и т.п.);
- проверить укомплектованность, определить комплектность, наличие дополнительных приспособлений, модернизаций, в соответствии с требованиями предприятия-изготовителя (технический паспорт, спецификация т.п.);
- зафиксировать показания одометра;
- зафиксировать информативные признаки выполненных ранее восстановительных ремонтов;
- установить характер и объёмы повреждений, износа и другие признаки, которые характеризуют техническое состояние объекта исследования на момент осмотра с обязательной их фиксацией фотографированием;
- установить вид лакокрасочного покрытия составляющих транспортного средства;
- при значительных повреждениях транспортного средства необходимо определить перечень составляющих, предположительно годных к дальнейшей эксплуатации и перечень работ, необходимых для их демонтажа.

Проведение осмотра с частичным демонтажем панелей и облицовок, позволяет определить наличие узлов и агрегатов, имеющих повреждения, изменение их качественного и количественного состояния в скрытых от внешнего осмотра местах.

В случае, когда в результате осмотра установлена возможность провести ходовые испытания транспортного средства или проверить работоспособность оборудования (укомплектовано, не обнаружены дефекты узлов, агрегатов и деталей, препятствующие работе оборудования, и т.д.) проводится экспертный эксперимент по проведению ходовых испытаний и испытанию оборудования в работе. Если у эксперта есть основания полагать, что ходовые испытания транспортного средства и его составляющих может привести к их повреждению или разрушению, то на проведение таких действий должно быть получено письменное разрешение лица или органа, назначившего экспертизу.

Для проведения испытаний специального оборудования в работе (а в отдельных случаях - и пригодных к дальнейшей эксплуатации составных) целесообразно привлекать специалиста, обладающего специальными знаниями в области эксплуатации подобного оборудования. Привлечение такого специалиста к проведению экспертного исследования осуществляется лицом (органом), назначившим экспертизу. Экспертное исследование при этом приобретает комплексный характер.

При проведении ходовых испытаний транспортного средства и испытаний оборудования в работе необходимо проверить:

- соответствие объекта исследования требованиям, предъявляемым к данному оборудованию (безопасность, шумность и т.п.);

<sup>1</sup> - Корухов Ю.Г., Замиховский М.И. Криминалистическая фотография и видеозапись для экспертов-автотехников. Практическое пособие. – М.: 2006. – с. 53.

- соответствие основных рабочих показателей (технических характеристик) паспортным данным (высота подъема, количество оборотов, теплоотдача и т.п.);
- выполнение заданных технологических операций (регулировки, рабочий ход и т.п.);
- пригодность оборудования для эксплуатации по прямому функциональному назначению (качество, погрешность и т.п.);
- наличие информативных признаков неисправности (шум, нагревание, дымление, вибрация и т.п.).

При невозможности организации необходимых условий для проведения испытания транспортного средства в целом (повреждение составляющей ходовой системы, двигателя), или не комплектности составляющих, возможно проведение тестирований и испытаний узлов и механизмов в отдельности (испытание электрооборудования, сцепления, тормозной системы и т.п.) или на стенде.

Проведение осмотра объекта исследования в условиях специализируемого ремонтного предприятия при детальной разборке и дефектовке составляющих транспортного средства позволяет в более полном объеме определить наличие, характер и объемы повреждений деталей транспортных средств, которые выявить в условиях внешнего осмотра зачастую не всегда возможно. Исходя из экспертной практики, такой осмотр может проводиться как дополнительный и его проведение сужает или даже исключает круг предположений эксперта о возможном наличии скрытых дефектов составляющих, что позволяет сделать результаты проведенных исследований более обоснованными и достоверными.

Предположения эксперта о возможном наличии скрытых дефектов составляющих, отраженные в экспертном исследовании или экспертизе, в отдельных случаях, могут послужить основанием для назначения дополнительных или даже повторных экспертиз.

Собранная в ходе осмотра и испытаний оборудования информация является основой для дальнейшего проведения исследований. Результаты исследования зависят от полноты и достоверности информации, собранной экспертом об исследуемом объекте при проведении осмотра, тестирований и испытаний транспортного средства, его составляющих и специального оборудования в работе.

Анализ экспертной практики лаборатории судебных товароведческих исследований Крымского НИИСЭ в 2007-2009 годах показывает, что результаты расчетов калькуляций восстановительного ремонта транспортных средств и их составных при проведении судебных товароведческих экспертиз и экспертных исследований, выполненных с применением описанной последовательности осмотра объекта исследования, наиболее достоверно отражают реальные затраты, понесенные владельцами поврежденных транспортных средств при их восстановлении на специализируемых предприятиях автомобильного сервиса.

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ КАЛЕЙДОСКОП

### В Украине

#### В Украине могут сильно подорожать авто с двигателями свыше 3 л.

Кабинет Министров заканчивает подготовку Бюджета-2010, в пакете с которым готовятся и другие законодательные акты, направленные на увеличение доходной части. Как уже сообщал AUTO-Consulting, планируется увеличить акцизный сбор на коньяки и сигары, ввести налог на недвижимость свыше 300 м<sup>2</sup>, а также увеличить акцизный сбор на автомобили с объемом двигателя свыше 3000 см<sup>3</sup>.

Притом рост ставки акцизного сбора будет еще и варьироваться в зависимости от стоимости авто.

Публикуем таблицу возможных изменений.

Итак, в существующей редакции планируется увеличить акцизный сбор следующим образом:

На автомобили с объемом двигателя более 3000 см<sup>3</sup> и ценой до 50000 Евро акцизный сбор составит 1 Евро с 1 см<sup>3</sup>;

На автомобили с объемом двигателя более 3000 см<sup>3</sup> и ценой 50000-100000 Евро акцизный сбор составит 2 Евро с 1 см<sup>3</sup>;

На автомобили с объемом двигателя более 3000 см<sup>3</sup> и ценой 100000-150000 Евро акцизный сбор составит 3 Евро с 1 см<sup>3</sup>;

И на автомобили с объемом двигателя свыше 3000 см<sup>3</sup> и ценой свыше 150000 Евро акциз составит 4 Евро за 1 см<sup>3</sup>.

Для сравнения, сейчас акцизный сбор на автомобили с двигателем свыше 3000 см<sup>3</sup> составляет 1 Евро с 1 см<sup>3</sup>, но без привязки к стоимости автомобиля. В случае, если законопроект будет принят, то удорожание автомобилей, чья закупочная цена превысит 50000 евро, но меньше 10000 и объем двигателя более 3 л, грубо составит  $V \cdot 1,2$ , с учетом НДС и др. платежей. То есть, если объем 4 л, то нужно будет уплатить дополнительно 4800 евро, если 5 л, то 6000 евро и т.д.

Такой законопроект создаст беспрецедентное поле для коррупции. Представьте, если автомобиль, скажем, стоит 50500 евро, какой большой соблазн будет его представить за 49900 Евро и сэкономить половину акциза. Еще больше соблазнов будет для автомобилей на грани 100000 Евро, ведь там цена вопроса - уже двукратный акциз!

Как сообщил Генеральный директор ВААИД Олег Назаренко: «Вероятность принятия подобного законопроекта очень высока, поскольку его поддерживает и Кабмин и коалиционное большинство. Автомобильный рынок, который только-только начал подавать первые положительные сигналы, опять стал заложником популизма и принципа «богатые заплатят за бедных». В итоге, кроме как к сокращению импорта, и падению доходов бюджета такой законопроект не приведет» - резюмирует Олег Назаренко.

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

### ДТП оформляем по-новому

Во многих странах мира уже давно существует схема оформления ДТП без присутствия полиции.

В европейских странах все заботы по оформлению мелких ДТП берут на себя сами участники аварии и страховые компании. Для этого при покупке страхового полиса выдается специальный бланк, который в случае ДТП, в результате которого нанесен только материальный ущерб и не пострадали люди, заполняется участниками аварии и предоставляется в страховую компанию. Этого вполне достаточно для разрешения материальных вопросов для участников ДТП и при этом нет необходимости привлекать полицию.

Подобную схему хотят ввести в Украине. Законопроект по внедрению подобной схемы уже подан на рассмотрение Верховной Радой. И в случае принятия подобного законопроекта украинские водители смогут оформлять ДТП без участия ГАИ.

Такая схема избавляет сотрудников ГАИ от части их работы, ускорит процедуру оформления ДТП и будет способствовать уменьшению пробок. ГАИ положительно относится к подобному законопроекту и приводит даже статистику: из 90 тыс. аварий, зарегистрированных в этом году, люди пострадали только в 31 тыс., и всего 16% ДТП наносит вред жизни или здоровью участников ДТП. В Киеве каждый день происходит от 80 до 300 ДТП, и только 15 из них - с потерпевшими. При оперативном оформлении этих ДТП можно избежать никому не нужных пробок. Ведь пока на место происшествия придут работники ГАИ, пробка в результате ДТП может растянуться на несколько километров.

Страховые компании также поддерживают данный законопроект, так как упрощенная система оформления ДТП дает им дополнительный заработок – полисы с европротоколом станут дороже.

*По материалам журнала «АВТО ТЕМА» № 51 15 декабря 2009г.*

### Введены новые удостоверения машиниста-тракториста

Кабмин своим постановлением от 25 ноября 2009г. № 1259 урегулировал некоторые вопросы выдачи удостоверений машиниста-тракториста. Он утвердил новый образец удостоверения, увеличил количество категорий транспорта, право на вождение которым оно удостоверяет, и подкорректировал процесс обучения трактористов-машинистов.

Теперь количество категорий составляет не шесть, а целых 13:

A1 – тракторы с мощностью двигателя до 73.5 кВт;

A2 – тракторы, мощностью свыше 73.5 кВт;

B – самоходные сельхозмашины;

C – самоходные дорожно-транспортные машины;

D1 – экскаваторы с объемом ковша до 4 куб м;

D2 – экскаваторы с объемом ковша более 4 куб м;

E1 – погрузчики с объемом двигателя до 142 кВт;

E2 – погрузчики с объемом двигателя больше 142 кВт;

F1 – автогрейдеры весом до 18т;

F2 – автогрейдеры весом больше 18т;

G1 – бульдозеры с мощностью двигателя до 73.5 кВт;

G2 – бульдозеры с мощностью двигателя свыше 73.5 кВт;

H – иные самоходные машины, зарегистрированные в Гостехнадзоре.

Поскольку предыдущая классификация категорий была мало похожа на новую, большинству трактористов придется обменять действующие удостоверения на новые. Но согласно п. 26 Положения о порядке выдачи удостоверений машиниста-тракториста, лицам, которые управляли соответствующими машинами на протяжении последних 12 месяцев, такой обмен будет произведен без сдачи экзаменов. Остальным же необходимо будет сдать теоретический и практический экзамен. Эти же экзамены нужно будет сдать и для возвращения удостоверения. Причем это потребуются всем лицам, у которых изъяли удостоверение, а не только тем, у кого они были изъяты на срок 12 месяцев и больше, как было раньше.

*По материалам журнала «АВТО ТЕМА» № 51 15 декабря 2009г.*

### Украинский автопром: в 1-м квартале 2010 года продано 37,5 тыс. новых авто

Естественно, автопродажи еще не достигли даже показателей прошлого - кризисного года, когда в первом квартале было продано почти 70 тыс. автотранспортных средств всех типов.

За три месяца текущего года потребительская активность украинцев зафиксирована на отметке 37,5 тыс. автотранспортных средств, информирует Ассоциация «Укравтопром».

Впрочем, по сравнению с 2009 годом, наблюдается позитивная помесечная динамика автопродаж, среднемесячный рост которых составляет +39%. В последнем месяце первого квартала продажи выросли до 17,5 тыс. автотранспортных средств. Наибольшую часть – 74% - автомобильного рынка марта занимают легковые автомобили. Доля грузовых авто составляла 24%, а автобусов 2%.

Относительно рынка новой техники, ее общая реализация в марте зафиксирована на отметке в 14 тыс. ед. Из этого количества, продажи новых легковых автомобилей составляли 12,6 тыс. ед., новых грузовиков 1,1 тыс.ед. и 228 новых автобусов. Наиболее популярными брендами в марте, среди новых легковых автомобилей, были: ВАЗ – 14,7%; Hyundai – 9%; ЗАЗ – 7,9%.

На рынке новых грузовиков тройка лидеров марта выглядит следующим образом: ГАЗ – 24,1%; Fiat – 11,2% та ЗАЗ – 8,8%. В продажах новых автобусов лидерами прошлого месяца стали: БАЗ – 22,8%; VW и РУТА по 14,5% каждый; I-VAN – 13,6%. Не-

смотря на то, что отечественная автопродукция занимает лидирующую позицию, в рейтингах ее общая доля на рынке остается в рамках 25-30%.

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

## **В Германии**

### **Сменные номера**

В Германии планируются сменные регистрационные знаки – они будут выдаваться сразу на два автомобиля, имеющие одного собственника. Прежде чем сесть за руль, он перевесит номера на ту машину, которую выбрал для поездки. Владельцам двух автомобилей от такой идеи прямая выгода – ведь и страховку на них надо будет покупать только одну. Но есть условие: одно из этих транспортных средств должно быть «зеленым», например, с гибридным двигателем. Таким образом, власти хотят одновременно поддержать производителей экологически чистых машин и сократить расходы граждан, покупающих второй автомобиль.

*По материалам журнала «Клаксон» 05 2010*

### **Утилизация транспортных средств. Международный опыт организации системы авторециклинга**

В мире эксплуатируются более 600 млн легковых автомобилей, 6-8% из них ежегодно снимаются с регистрации, большая часть из которых поступает на утилизацию. Средние значения возраста и пробега для отслуживших автомобилей, поступивших на утилизацию, различаются для разных стран и оказываются связанными с такими экономическими показателями благосостояния населения страны, как средний валовый доход на душу населения и среднее количество легковых автомобилей на тысячу жителей.

Стандартная процедура системы авторециклинга старых автомобилей в Европе – это сбор ELV с выдачей владельцу автомобиля сертификата об утилизации, слив всех эксплуатационных жидкостей, демонтаж обязательных и экологически опасных компонентов, демонтаж комплектующих, которые можно использовать для продажи как запчасти или пригодных для экономически эффективного рециклинга материалов.

После демонтажа компонентов остатки от ELV обычно направляются на специальную машину пакетирования для уменьшения объемов при транспортировке и далее отправляются на измельчение, очистки и сортировку по группам материалов на шредерный завод.

Общепризнано, что в Нидерландах удалось сформировать наиболее удачную и эффективную систему авторециклинга, которая позволила решить практически все проблемные вопросы, связанные с утилизацией отслуживших автомобилей. Коэффициент переработки ELV в этой стране самый высокий в мире (более 86%), а главное, что финансирование этой системы с каждым годом требует все меньше дополнительных ресурсов.

В последние годы среди ведущих автомобилестроительных компаний мира сформировалась тенденция установления единых критериев для обмена информацией в отношении состава применяемых материалов и веществ в автомобильных компонентах (АК), стали применяться единые подходы к кодированию поставщиков, компонентов, материалов, веществ, а также к процедурам разработки, структурирования и наполнения единых баз данных для обмена и использования информации по АК.

При выполнении работ, связанных с ремонтом, техобслуживанием, мойкой автомобилей, происходит накопление изношенных деталей: шин, аккумуляторных батарей, стекла, металлических и полимерных изделий, отработанного масла и других эксплуатационных жидкостей. Эти детали и материалы обычно просто вывозят на свалки, хотя такие отходы содержат большое количество вредных веществ, загрязняют почву и оказывают негативное воздействие на окружающую среду.

*По материалам журнала «АВТОМОБИЛЬ И СЕРВИС» февраль 2010*

## **В России**

### **Европротокол. Западные правила страхования у нас не приживаются**

Год назад в России начал действовать европротокол. В соответствии с ним автовладельцы вправе обращаться за возмещением по «автогражданке» к своему страховщику, а не в компанию виновника аварии (так называемое прямое возмещение ущерба, или ПВУ), а кроме того, оформлять мелкие ДТП без участия гаишников. Однако большинство водителей не спешат пользоваться этими возможностями.

За год за компенсацией после ДТП к своему страховщику обратились 147.442 человека – около 7,5% всех автомобилистов, получивших возмещение по «автогражданке». Дело в том, что на первом этапе прямым возмещением ущерба могли воспользоваться лишь те, кто купил полис ОСАГО после 1 марта 2009 года. Затем правила европротокола были распространены на всех автовладельцев, и в январе – феврале с.г. число аварий, урегулированных по ПВУ, выросло до 25-30%. До конца года их доля в общем количестве выплаченных компенсаций может, по прогнозам Российского Союза Автостраховщиков (РСА), повысится до 35-40%. Для сравнения: в европейских странах этот показатель составляет 75-80%.

Чем объяснить нежелание водителей компенсировать свои убытки по новой, казалось бы, удобной для них схеме? Причиной, несомненно, в отсутствии единой методики оценки ущерба при ДТП. О необходимости ее создания в РСА твердят уже

лет пять, однако у Министра, который должен разработать эту методику, руки до нее так и не дошли. Неудивительно, что автовладельцы, опасаясь несостыковок при определении размера компенсации в разных страховых компаниях, предпочитают действовать по старинке и требовать деньги со страховщика виновника ДТП. Ведь так они, по крайней мере не рискуют стать заложниками конфликта интересов двух компаний.

Между тем власти собираются лишить нас права выбора в этом вопросе. На рассмотрении Минфина находится законопроект... запрещающий пострадавшим в ДТП обращаться за возмещением к страховщику виновника, если авария может быть урегулирована по ПВУ. Иначе говоря, всех автовладельцев силком загонят в европротокол вне зависимости от их мнения о его эффективности в наших условиях.

А сколько водителей за год решились оформить аварию без участия сотрудников ГИБДД? По приблизительным подсчетам экспертов страхового рынка (официальной статистики нет) всего 1.000-1.500 на всю Россию. В то время как гаишники за тот же срок зафиксировали более 203.000 дорожных происшествий. Удивляться нечему. По данным независимых экспертов, даже из мизерного числа автомобилистов, рискнувших оформить ДТП по упрощенной процедуре, почти половине было отказано в выплате возмещения. Причем на законных основаниях.

- Основная проблема в том, что водители неправильно оформляют документы, - объясняет руководитель проекта «Европротокол» РСА Андрей Юрьев. – Если в бумагах допущены ошибки, страховщик вправе не выплачивать компенсацию.

Есть и другая причина. Это лимит ущерба в 25.000 рублей, при котором можно оформлять ДТП без гаишников. Даже профессионалы – оценщики на глазок затрудняются точно определить стоимость ремонта поврежденной машины. Что же говорить о простых автолюбителях. Но если позже выяснится, что реальный размер убытков превысил 25.000 рублей, то недостающую сумму придется требовать уже не со страховщика, а с самого виновника аварии. При этом потеряешь если не деньги, то время и нервы. Поэтому водители, даже чуть «поцеловавшись» бамперами, чаще всего не вспоминают про европротокол, а ждут сотрудников автоинспекции.

*По материалам журнала «КЛАКСОН» 05 2010*

#### **Техосмотр отберут у ГИБДД**

Минэкономразвития разработало очередной вариант законопроекта «Об обязательном техническом осмотре транспортных средств в РФ».

Этим документом предполагается передать функции проведения техосмотра дилерским центрам, оснащенным необходимым оборудованием и прошедшим аккредитацию в ГИБДД. Однако в отличие от других подобных предложений данный законопроект запрещает проводить ремонт автомобиля в сервисе, который проверял его техническое состояние.

*По материалам журнала «КЛАКСОН» 03 2010*

#### **«Автогражданка» может подорожать**

**В Министерстве финансов разработан проект постановления правительства, предполагающий увеличение стоимости полисов ОСАГО.**

В частности, для граждан базовый тариф предлагается увеличить с нынешних 1.814 до 2.375 рублей.

Одновременно с этим планируется поднять планку по максимальной сумме возмещения. За поврежденное имущество лимит может быть увеличен с 120.000 до 150.000 рублей, а за вред, причиненный жизни и здоровью, - со 160.000 до 500.000 рублей. По предварительным данным, эти предложения Кабинет министров рассмотрит в середине марта.

*По материалам журнала «КЛАКСОН» 03 2010*