

## Профессиональный комментарий

Этот выпуск Бюллетеня достаточно насыщен информацией, имеющей непосредственное отношение к автотовароведению.

Прежде всего, хотелось бы отметить два документа – Постановление Высшего административного суда Украины и Постановление Верховного суда Украины по вопросу, напрямую связанному с компетенцией судебных экспертов в части определения кода товара по Украинской классификации товаров внешнеэкономической деятельности (далее УКТ ВЭД). Статья Вице-президента Союза экспертов Украины Новоселецкого И.Н. по этому вопросу нацеливает на практическое выполнение экспертами постановления Верховного суда Украины.

Проект Закона Украины «Про внесення змін до деяких законів України» (щодо оподаткування доходів від операцій зворотного викупу уживаних товарів), получивший сокращенное название «Закон о trade-in» понятно представлен в нашем Бюллетене для анализа и обсуждения. Ваши предложения направляйте в адрес Союза экспертов Украины для последующего обобщения. Мы же выделили в тексте наиболее важные, на наш взгляд, моменты.

В рубрике «Информационный калейдоскоп» – новости из Украины и Западной Европы.

Но начать этот раздел, очевидно, следует со статьи Новоселецкого И.Н. о корректировках стоимости КТС в зависимости от его комплектации. Это обусловлено, в частности, изменением соответствующих корректировок в «Бюллетене автотовароведа» начиная с этого выпуска.

### К вопросу корректировки стоимости транспортного средства в зависимости от его комплектности

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

Понятийный аппарат, используемый в этой статье: «опция», «комплектность», «укомплектованность», «модель», «версия (модификация)», «базовая комплектность», «идентификационный номер» и др., приводится в п.1.6 Методики товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств (далее – Методика).

Все технические характеристики, параметры нового транспортного средства (далее – ТС), включая и опции его комплектности, определяются изготовителем и находят свое выражение в конечном продукте – автомобиле. При этом завод-изготовитель, как правило, выпускает несколько модификаций одной модели ТС, отличающихся между собой набором опций. Например, Toyota Yaris Sol и Toyota Yaris Luna (модель кузова ХР9) отличаются, прежде всего, опциями в виде легкосплавных дисков, системы кондиционирования воздуха салона, противотуманных фар, зеркал электрических заднего вида с подогревом.

В то же время, даже в рамках одной модификации изготовителем зачастую допускается установка дополнительных опций, например, велюровых ковров в салон, датчиков парковки, CD-чейнджера, ксенонового света, люка, а также более дорогого оборудования – гидроусилителя руля, автоматической коробки передач и т.д. Указанные опции могут устанавливаться за дополнительную плату изготовителем или уполномоченным им представителем, что обуславливает повышение стоимости нового автомобиля при продаже.

Ряд дополнительных опций также могут быть приобретены и установлены у сторонних производителей.

Отдельно следует отметить операции переоборудования ТС, в том числе и установку газобаллонного оборудования. В некоторых случаях при этом может быть даже изменен и тип транспортного средства (грузовой, грузопассажирский, автобус и т.д.). Процедура переоборудования ТС регламентируется законодательством Украины. Не акцентируя внимание на юридических аспектах переоборудования, приведем лишь наиболее часто встречающиеся его виды: замена двигателей и силовых агрегатов на автомобилях легковых категорий М1, автомобилях грузовых категорий N1, N2, N3, на автобусах категорий М2, М3; переоборудование автомобилей категории М1, М2 путем изменения кузовов или грузовых автомобилей категории N путем замены рам со сменой модели или модификации; переоборудование автомобилей легковых категорий М1, автомобилей грузовых категорий N1, N2, N3, автобусов категорий М2, М3 путем замены мостов, изменения конструкции трансмиссии, тормозных систем, рулевого управления; переоборудование автомобилей грузовых категорий N1, N2, N3 путем замены кузовов на кузова иного типа; переоборудование автомобилей грузовых категорий N2, N3 путем установки седельно-сцепных устройств, тягово-сцепных устройств и соответствующего изменения конструкции для работы с полуприцепами и прицепами; переоборудование автомобилей грузовых категорий N1, N2, N3 путем изменения конструкции рамы, изменения конструкции рам; переоборудование прицепов и полуприцепов категорий О1, О2, О3, О4, путем изменения конструкции рам, установления поворотных повозок, специализированных кузовов та оборудования; переоборудование автомобилей грузовых категорий N1, N2, N3 путем установки погрузочно-разгрузочного оборудования и оборудования для выполнения специальных функций; переоборудование автомобилей грузовых категорий N1, N2, N3 путем установки цистерн разного назначения; оборудование кабин автомобилей категории N1, N2, N3 спальными местами; переоборудование автомобилей путем установки дополнительных топливных баков и топливных баков увеличенной емкости; переоборудование колесных транспортных средств категорий М1, М2, М3, N1, N2, N3 в грузопассажирские автомобили категорий N1/М1, N2/М2, N3/М3; переоборудование автобусов категорий М2, М3;

Однако переоборудование ТС не следует путать с производством самостоятельных моделей автомобилей, на базе выпускаемых заводом изготовителем шасси или моделей ТС. К таким автомобилям можно отнести, например, автобусы «Рута». Характерной особенностью данных ТС, с точки зрения эксперта-автотовароведа, является наличие идентификационного номера, наносимого предприятием, выпускающим видоизмененный автомобиль и наличием установленной цены на новое ТС.

Особое место в рамках рассматриваемого вопроса занимают тюнинговые ателье, которые не только устанавливают опции комплектности, но и дорабатывают автомобили, устанавливая другие силовые агрегаты.

Как при оснащении ТС дополнительными опциями, уже после его приобретения, так и при его переоборудовании, довольно часто происходит замена ранее установленных составных на новые. При этом учету не подлежат ни стоимость демонтированного оборудования, ни стоимость работ по демонтажу, а в отдельных случаях (п.7.26 и п.7.30 Методики) и установке оборудования. Отчасти, стоимость снятого оборудования и стоимость работ по установке нового компенсируют друг друга, а отчасти, стоимостное влияние дополнительного оснащения ограничивается стоимостью существующей модификации ТС с подобными опциями.

Вполне очевидным является то, что все перечисленные варианты оснащения ТС опциями, дополнительным или замененным оборудованием, так или иначе, влияют на его стоимость.

Методикой предусмотрена возможность корректировки стоимости транспортного средства в зависимости от его комплектации (п.7.29, п.7.30, п.7.31), замены составных (п.7.26, п.7.28, п.3.8).

Рассмотрим подробнее способы корректировки стоимости ТС в перечисленных выше вариантах опционного улучшения или переоборудования автомобиля, отметив такие моменты:

1. ТС, являющиеся модификациями одной модели и имеющие присущие только им наборы опций (например, Toyota Yaris Sol и Toyota Yaris Luna) имеют свои, присущие только им ценовые данные. И справочники, как правило, выделяют такие автомобили в самостоятельные ряды. Текущий выпуск «Бюллетеня автотовароведа» отличается более полной проработкой модификационных групп и эта работа будет продолжена в дальнейшем.

При отсутствии в справочнике градации автомобиля на модификации следует использовать приводимые в нем ценовые данные по исследуемой модели без каких-либо корректировок (если иное не предусмотрено в справочнике). Как правило, отсутствие градации на модификации в справочнике обусловлено тем, что первоначальные предложения к продаже в печатных и электронных источниках информации не содержат такой разбивки. Например, в объявлениях по продаже значится просто Toyota Yaris, без указания модификации. Соответственно полученная осредненная цена такого автомобиля учитывает цены продажи всех его модификаций. Степень точности таких расчетов может незначительно снизиться, но расчет при всем будет соответствовать реалиям рынка (при условии, что источники информации конкретных продаж не отражают модификацию ТС).

Если в справочнике приводится градация на модификации ТС и установлено наличие на ТС дополнительных опций, значимых в своем влиянии на его рыночную стоимость, но таблицы корректировок в зависимости от комплектности по данной модификации в справочнике отсутствуют, то корректировка рыночной стоимости происходит по формуле (11) Методики, что следует из требований п.7.30 Методики.

2. ТС, имеющие дополнительные опции, которые не входят в спецификацию модификации могут учитываться путем соответствующей корректировки. Но при этом, необходимо учитывать ряд объективных нюансов.

- В цену нового ТС входят все опции, предусмотренные изготовителем, но не все опции, в том числе и установленные в дальнейшем, оказывают влияние в дальнейшем на стоимость поддержанного автомобиля. Так, опционные велюровые коврики в салоне десятилетнего автомобиля Peugeot 607 не приведут к увеличению его стоимости. Это относится к большинству позиций, которые предлагаются изготовителем или сторонними производителями в качестве опций.

- К опциям, оказывающим наибольшее влияние на стоимость поддержанных ТС, в общем случае относятся: автоматическая КПП, круиз-контроль, ABS, система стабилизации движения, люк сдвижной электрической, кондиционер (климатическая установка), противотуманные фары, электропакет (центральный замок, подогрев и электрорегулировка зеркал заднего вида, электростеклоподъемники), обогрев сидений, регулировка дорожного просвета, кожаная обивка салона, легкосплавные колесные диски. В меньшей степени на рыночную стоимость оказывают влияние защита картера двигателя, тонировка стекол, антикоррозийная защита, омыватель фар, подогрев форсунок омывателя и т.д. Другие опции, например: активные подголовники, велюровые коврики салона, отдельные задние сидения, обивка кожей рулевого колеса и ручки КПП, тягово-сцепное устройство и т.д., несмотря на то, что оказывают влияние на потребительскую привлекательность ТС, на практике почти не оказывают влияние на цену продажи. Их наличие больше влияет на скорость продажи автомобиля, чем на его цену. Более того, наличие отдельных опций может привести к снижению стоимости ТС. Например, наличие фаркопа у седана «премиум-класса» вряд ли можно расценивать как повышающий фактор стоимости. Буксировка прицепа и престижность S-класса в глазах потенциальных покупателей, как показывает практика – несовместимы. Перечень вышеприведенных опций, влияние которых на стоимость ТС можно оценить как существенное, равно как и тех опций, влиянием которых можно пренебречь, не является исчерпывающим, и зависит от «свежести» модели, класса и типа ТС. Учитывать влияние этих опций при корректировке стоимости ТС или нет, должен определять эксперт, естественно, отразив при этом мотивировку своего решения в заключении.

- Значимость и потребительская привлекательность тех или иных опций меняются со временем и определяются уровнем технического прогресса в автомобилестроении.

- Стоимость одноименных опций для автомобилей «эконом-класса» и автомобилей «премиум-класса» может отличаться в разы. Например, опционная обивка салона кожей в автомобилях Mercedes E-класса и Fiat Tipo.

- Стоимости опций сторонних производителей, вообще, могут отличаться в десятки раз. Примером этому может быть стоимость бюджетной автомагнитолы и автомагнитолы известных брендов. Слишком большая разница в стоимости опций сторонних производителей и обусловила отказ от применения корректировки стоимости ТС в зависимости от дополнительной комплектности, не предусмотренной изготовителем (таблица 4 в предыдущих выпусках БА), начиная с этого выпуска «Бюллетеня автотовароведа».

- С увеличением срока эксплуатации ТС влияние опций на его стоимость уменьшается. Поэтому в справочнике «Бюллетень автотовароведа», как и в наиболее серьезных зарубежных аналогах, корректировка по комплектности ТС ограничена определенным сроком его эксплуатации.

- С увеличением срока эксплуатации разница в стоимости между модификациями одной и той же модели становится несущественной и ею можно пренебречь. Именно поэтому, в справочнике «Бюллетень автотовароведа» отказались от введения корректировок между модификациями ТС старше 8 лет.

- Корректировка стоимости ТС в зависимости от его комплектности предполагает сравнение фактической комплектности с предусмотренной заводом-изготовителем. Определить предусмотренную изготовителем комплектность можно, используя данные справочников (включая и Бюллетень автотовароведа) или программных продуктов, рекомендованных в приложении № 8 Методики, а так же ресурсы Интернет, с учетом требований п.7.53.5 Методики.

Корректировка стоимости ТС в зависимости от наличия или отсутствия дополнительных опций, предусмотренных изготовителем (эти опции отражены в справочнике «Бюллетень автотовароведа» в таблицах дополнительного оборудования после каждой модельной группы), проводится в соответствии с рекомендациями справочника, являющегося источником ценовой информации об автомобиле. Это требование п.7.29 Методики. При этом особо хочется подчеркнуть, что в этом случае стоимость опций прибавляется к справочной цене, а не подставляется в формулу Св2. Это означает, что предусмотренные в формуле (2) Методики корректировки по пробегу и техническому состоянию ТС будут распространяться и на опции ТС. Такой подход предусмотрен в справочнике «Бюллетень автотовароведа».

Если на ТС имеются опции, не предусмотренные заводом-изготовителем, (как правило - дополнительное оборудование сторонних производителей), то корректировка стоимости КТС производится по формуле (11) Методики.

3. Корректировка стоимости ТС, обусловленная проведением тюнинг-работ может учитываться в формуле (2) рыночной стоимости, как значение Сдод со знаком «плюс». В этом случае учитываются не только используемые составные и материалы, но и стоимость самих работ по доводке ТС, которая может составлять большую часть приведенных затрат.

4. Корректировка стоимости ТС вследствие его переоборудования, предусматривающего замену одних составных другими, осуществляется по формуле (10) Методики.

Если переоборудование определялось только объемом выполненных работ и используемых материалов, то корректировка стоимости ТС может рассчитываться по формуле (2) рыночной стоимости, как значение Сдод со знаком «плюс», что следует из требований п.3.8 Методики.

Возможно и комбинирование способов расчета корректировок в зависимости от сути переоборудования. В каждом конкретном случае способ расчета должен мотивироваться экспертом, опираясь на анализ объема работ по переоборудованию или дополнительному оснащению и целевое назначение алгоритмов расчета, заложенных в Методике. Последнее означает необходимость:

- применения формулы (10) Методики при операциях замены одних составных другими (независимо от того, проводится это в рамках опционного улучшения или переоборудования);

- применения корректировок справочника или формулы (11) Методики в случаях дооснащения ТС дополнительным оборудованием после выпуска его изготовителем;

- составление калькуляции затрат на переоборудование ТС, если оно требует временных затрат, отличных от операций замены, снятия, установки.

5. Корректировка рыночной стоимости КТС, изготавливаемых небольшими партиями на базе других ТС, вследствие его переоборудования – не производится, поскольку существует цена нового, модернизированного автомобиля.

В заключении хочется отметить ответственность эксперта при выполнении им оценочных процедур, необходимость анализа всех обстоятельств в процессе оценки, инициативы, умения самостоятельно принимать решения, оперируя не только формулами Методики, но и понимая суть проводимого расчета. Так, учитывая стоимость «тюнинг-работ» или установку дополнительного оборудования, эксперт должен понимать, что не во всех случаях рыночная стоимость автомобиля (должна) увеличиться на сумму установленного оборудования и проведенных работ. Даже если нанести на кузов ЗА3-1102 очень дорогую аэрографию и установить очень дорогой современный двигатель, стоимость которого превысит стоимость самого автомобиля, то нельзя утверждать, что рыночная стоимость ЗА3а увеличится в несколько раз, на сумму неоправданных улучшений. Можно в этом случае дискутировать о специальной стоимости этого автомобиля, но в любом случае это будет не рыночная стоимость. Квалифицированный подход эксперта для определения именно рыночной стоимости в таком случае должен основываться на анализе цен сделок по продаже тюнинг-автомобилей (т.е. исследовать этот сегмент рынка), учитывать максимальные корректировки при замене соответствующих идентичных составных и фактически установленных (тюнинг-автомобилей), учитывать максимальные ценовые предложения для данной модели ТС, учитывать рыночную стоимость ТС данной модификации, но имеющих меньший срок эксплуатации.

В нижеприведенной таблице обобщен алгоритм расчета корректировок рыночной стоимости ТС по факторам его комплектности, установки дополнительного оборудования и переоборудования.

Вариант оснащения ТС оборудованием (предусмотренным модификацией ТС и (или) дополнительным)	b Способ корректировки рыночной стоимости	Примечание
Модификации одной модели, имеющие при- сущие только им наборы опций (например, Toyota Yaris Sol и Toyota Yaris Luna)	Корректировка в зависимости от комплектно- сти не производится	Стоимость опций комплектности уже учтена в стоимости модификации
Дополнительные опции, предусмотренные изготовителем	Стоимость опций, отраженная в справочнике «БА» прибавляется к цене ТС по справочным данным ( $C_{\alpha}$ )	П.7.29 Методики
Дополнительные опции, предусмотренные изготовителем, но в справочнике отсутствуют таблицы корректировок по комплектности для данной модификации ТС	$C_{B2} = 0.7 \times C_{об} \times 0.97^T$	П.7.30 Методики
Дополнительные опции сторонних органи- заций, не предусмотренные изготовителем	$C_{B2} = 0.7 \times C_{об} \times 0.97^T$	П.7.30 Методики. Максимальное значение рыночной стоимо- сти требует контроля и ограничения.
Тюнинг, предусматривающий кроме опе- рации замены составных, выполнение работ, требующих особых навыков (настройки, регу- лировки, доводки, рисования и т.д.)	$C = C_{сп} \times \left( 1 \pm \left( \frac{\Gamma_{\kappa}}{100} \right) \pm \left( \frac{D_3}{100} \right) \right) \pm C_{доп}$ $C_{врз} = C_{\rho} + C_{м} + C_{с} \times (1 - E_3)$	П.3.8 Методики. Максимальное значение рыночной стои- мости требует контроля и ограничения.
Тюнинг, заключающийся исключительно в замене составных	$C_{B1} = \sum_{i=1}^N C_i c_i \left( \frac{\Gamma_i - \Gamma}{100} \right)$	П.7.26 Методики.
Переоборудование, предусматривающее только замену одних составных другими	$C_{B1} = \sum_{i=1}^N C_i c_i \left( \frac{\Gamma_i - \Gamma}{100} \right)$	П.7.26 Методики.
Переоборудование, определяемое объ- емом выполненных работ, используемых новых составных и материалов	$C = C_{сп} \times \left( 1 \pm \left( \frac{\Gamma_{\kappa}}{100} \right) \pm \left( \frac{D_3}{100} \right) \right) \pm C_{доп}$ $C_{врз} = C_{\rho} + C_{м} + C_{с} \times (1 - E_3)$	П.3.8 Методики. Максимальное значение рыночной стои- мости требует контроля и ограничения.

## О компетенции судебных экспертов в вопросах определения кодов товаров по УКТ ВЭД

**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 последнее время довольно часто поднимался вопрос о том, кто может и должен определять код товара, ввозимого на таможенную территорию Украины. Подоплекой этого вопроса являются обязательные платежи при таможенном оформлении. Принадлежность ввозимого товара к той или иной группе в соответствии с Украинской классификации товаров внешнеэкономической деятельности (далее УКТ ВЭД), может весьма существенно повлиять на сумму таможенных платежей и, в конечном итоге, на стоимость товара на рынке Украины, величину денежных поступлений в бюджет страны при таможенных операциях, прибыль лица, ввозящего данный товар в Украину. Поэтому, как правило, интересы лица, ввозящего товар и таможенных органов зачастую противоположны.

Подтверждением этого является дело, по которому последовательно принимали решение хозяйственный суд г. Киева, Киевский апелляционный хозяйственный суд, Высший административный суд Украины, и наконец, точку поставил Верховный суд Украины. Суть проблемы коротко можно пояснить так. Высший Административный суд Украины, отменив решение Киевского апелляционного хозяйственного суд, принял тем самым решение, в соответствии с которым таможенные органы имеют исключительную прерогативу в определении кода товара по УКТ ВЭД. Решение судов нижестоящей инстанции, основывающихся при определении кодов товара на заключениях судебных экспертов, было признано неправомерным. Конечно же, такое решение Суда невольно могло спровоцировать таможенные органы на бесконтрольное, субъективное определение кода товара, при котором никто бы не мог контролировать достоверность и объективность принимаемого таможенной службой решения. Таможенные органы получалось, одновременно выступали и в роли определяющих код ТНВЭД, и в роли контролирующего и проверяющего правильность этого решения.

Поэтому вполне справедливым с точки зрения логики и законодательства Украины было решение Верховного суда Украины по данному вопросу. Подтверждая право Таможни определять код товара по УКТ ВЭД, Верховный Суд одновременно отметил право истца оспаривать решение таможенного органа в Суде. Суд же, рассматривая доказательную базу, имеет право (что и имело место в рассматриваемом деле) опираться на заключение судебного эксперта по этому вопросу.

Таким образом, решение о принадлежности товара к конкретной группе в соответствии с УКТ ВЭД было принято не на основании решения таможенного органа, а на основании заключения судебного эксперта.

Судебным экспертам из рассмотренного примера, очевидно, следует сделать следующие выводы.

1. Заключение судебного эксперта в вопросе определения кода товара по УКТ ВЭД является легитимным.
2. Определение кода товара по УКТ ВЭД является прерогативой таможенных органов, которые вне судебного процесса могут принимать соответствующее решение самостоятельно, учитывая или не учитывая заключение экспертного исследования.
3. Суд, опираясь на заключение судебного эксперта, вправе отменить решение таможенного органа по определению кода товара по УКТ ВЭД.

И, наконец, учитывая как требования Таможенного кодекса Украины, так и других нормативных актов, включая и последние изменения в Научно-методические рекомендации по вопросам подготовки и назначения судебных экспертиз, было бы наиболее правильно, при решении вопроса о классификации товара, ввозимого на таможенную территорию Украины, строить вывод в такой форме: «Такие-то характеристики рассматриваемого товара (указываются конкретные технические, эксплуатационные, химические и т.д. характеристики конкретного товара) соответствуют товару с таким-то кодом (указывается код) в соответствии с УКТ ВЭД». Конечно, могут быть и другие вариации вывода эксперта, но, очевидно, было бы более правильным делать упор на техническую составляющую классификации, оставляя таможенным органам (или Суду) самостоятельно принимать решение о коде товара.

### ВИЩИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУД УКРАЇНИ ПОСТАНОВА

02.06.2006

Колегія суддів Вищого адміністративного суду України у складі: головуєчого Харченка В.В., суддів: Бердник І.С., Васильченко Н.В., Кравченко О.О., Матоліча С.В., за участю секретаря - Мельник І.М., сторони: від позивача - [...], від відповідача - [...], розглянувши касаційну скаргу Київської регіональної митниці на рішення господарського суду міста Києва від 27 квітня 2005 року та на ухвалу Київського апеляційного господарського суду від 6 грудня 2005 року у справі за позовом Товариства з обмеженою відповідальністю «Чистий світ-К» до Київської регіональної митниці про визнання недійсним рішення про визначення коду товару, В С Т А Н О В И Л А:

Товариство з обмеженою відповідальністю «Чистий світ-К» (далі - ТОВ «Чистий світ-К») звернулось в суд з позовом до Київської регіональної митниці про визнання недійсним рішення відділу номенклатури Київської регіональної митниці № КТ-100-376804 від 7 вересня 2004 року в частині визначення товару N 26 (пилосос марки «KARCHER») за кодом УКТ ЗЕД 8509 10 10 00.

В обґрунтування позовних вимог позивач посилається на те, що при митному оформленні товару до Київської регіональної митниці було надано вантажну митну декларацію № 100000005/4/12548 від 6 вересня 2004 року, в якій вказаний товар було визначено за кодом УКТ ЗЕД 8479 89 98 90. Однак при проходженні митного оформлення відповідач прийняв рішення, яким змінив зазначений код. Таке рішення вважає неправомірним, в підтвердження чого надав висновки спеціалістів Київської торгово-промислової палати від 15 вересня 2003 року № К-4681 та від 21 жовтня 2004 року № 1703-Ю/1274.

Рішенням господарського суду міста Києва від 27 квітня 2005 року, залишеним без змін ухвалою Київського апеляційного господарського суду від 6 грудня 2005 року, позов задоволено повністю. Визнано недійсним рішення Відділу номенклатури Київської регіональної митниці № КТ-100-376804 від 7 вересня 2004 року в частині визначення товару № 26 (пилосос марки «KARCHER», мод. № Т9931, пересувний на колесах, напругою 400 В, 3-х фазний, потужністю 4000 Вт. Постачальник: «Alfred-Karcher GmbH & Co», Німеччина) за кодом УКТ ЗЕД 8509 10 10 00.

Рішення судів мотивовані тим, що згідно з висновком судово-товарознавчої експертизи № 2545 від 14.04.2005, проведеної експертом Київського науково-дослідного інституту судових експертиз, досліджуваний пилосос марки «KARCHER», мод. № Т9931, пересувний на колесах, напругою 400 В, 3-х фазний, потужністю 4000 Вт. відповідає коду згідно УКТ ЗЕД 8479 89 98 90. При цьому, суди виходили з того, що зазначений пилосос розрахований для експлуатації на рівні, що перевищує явно побутові потреби, так як за своїми характеристиками вказує на його промислове призначення.

Не погоджуючись з рішеннями судів попередніх інстанцій, Київська регіональна митниця звернулась з касаційною скаргою на зазначені рішення, в якій зазначає, що вони прийняті з порушенням норм матеріального права, зокрема, Митного кодексу України, Закону України «Про Митний тариф України», постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності» та інших нормативних актів, відповідно до яких саме митниця, як орган державної влади, який здійснює митну справу, уповноважена на прийняття рішення про визначення коду товару згідно УКТ ЗЕД при їх митному оформленні. Відповідно ж до норм Митного кодексу України рішення митних органів щодо класифікації товарів для митних цілей є обов'язковим для підприємств. У зв'язку з викладеним оскаржувані рішення підлягають скасуванню з прийняттям нового про відмову в задоволенні позовних вимог.

Колегія суддів, обговоривши доводи касаційної скарги, перевіривши юридичну оцінку обставин справи та повноту їх встановлення, вважає, що касаційна скарга підлягає задоволенню з наступних підстав.

Відповідно до преамбули Закону України «Про Митний тариф України» Митний тариф України - це систематизований згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності перелік ставок ввізного мита, яке справляється з товарів, що ввозяться на митну територію України. В основу товарної класифікаційної схеми Митного тарифу України (товарна номенклатура) покладено Українську класифікацію товарів зовнішньоекономічної діяльності, яка базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів.

Частиною 2 статті 312 Митного кодексу України визначено, що ведення УКТ ЗЕД здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі митної справи в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Пунктом 2, 4 Порядку ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 12 грудня 2002 року № 1863, встановлено, що УКТ ЗЕД є товарною номенклатурою Митного тарифу, затвердженого Законом України «Про Митний тариф України», що використовується для цілей тарифного та інших видів регулювання зовнішньоекономічної діяльності, ведення статистики зовнішньої торгівлі, здійснення митного оформлення товарів. Держмитслужба забезпечує ведення УКТ ЗЕД.

Як вбачається з Порядку роботи відділу номенклатури та класифікації товарів регіональної митниці, відділу контролю митної вартості та номенклатури митниці при вирішенні питань класифікації товарів, що переміщуються через митний кордон України, затвердженого наказом Державної митної служби України від 1 жовтня 2003 року № 646, митним органом, що визначає завдання, функції при здійсненні контролю за правильністю класифікації товарів, прийнятті рішень про визначення коду товару при вирішенні питань класифікації товарів, що переміщуються через митний кордон України, є відділ номенклатури та класифікації товарів регіональної митниці та відділ контролю митної вартості та номенклатури митниці за напрямками класифікації товарів.

Пунктом 2.9 зазначеного Порядку передбачено, що рішення про визначення коду товару приймається відділом номенклатури та класифікації товарів регіональної митниці та відділом контролю митної вартості та номенклатури митниці на підставі встановлених характеристик товару, які є визначальними для класифікації товару згідно з вимогами УКТ ЗЕД.

Відповідно до статті 313 Митного кодексу України митні органи класифікують товари, тобто відносять товари до класифікаційних групвань, зазначених в УКТ ЗЕД. Рішення митних органів щодо класифікації товарів для митних цілей є обов'язковими для підприємств і громадян.

Таким чином, задовольняючи позовні вимоги, суди дійшли помилкових висновків про можливість оскарження рішення митного органу щодо визначення коду товару, не врахувавши положення статей 312, 313 Митного кодексу України та не спростувавши повноважень виключної прерогативи митної служби в процесі визначення коду товару за УКТ ЗЕД.

Враховуючи викладене, доводи касаційної скарги є вмотивованими та дають підстави для її задоволення. Оскільки обставини у справі встановлені повно і всебічно, однак судами першої та апеляційної інстанцій допущено порушення норм матеріального права, зазначені рішення підлягають скасуванню з прийняттям нового про відмову в задоволенні позовних вимог.

Керуючись статтями 221, 223, 229, 230, 232 Кодексу адміністративного судочинства України, колегія суддів Вищого адміністративного суду України П О С Т А Н О В И Л А:

Касаційну скаргу Київської регіональної митниці задовольнити.

Рішення господарського суду міста Києва від 27 квітня 2005 року та ухвалу Київського апеляційного господарського суду від 6 грудня 2005 року скасувати.

В позові Товариства з обмеженою відповідальністю «Чистий світ-К» відмовити.

Постанова набирає законної сили з моменту її проголошення та оскарженню не підлягає.

WEB MD Office «НПО Поверхность», [www.master-d.com.ua](http://www.master-d.com.ua) (Текст взято з сайту ВРУ)

## ВЕРХОВНИЙ СУД УКРАЇНИ ПОСТАНОВА Київ

від 05 лютого 2008 року

№ 08/55

Колегія суддів Судової палати в адміністративних справах Верховного Суду України у складі: головуєчого - Кривенка В. В., суддів: Гусака М. Б., Маринченка В. Л., Самсіна І. Л., Терлецького О. О., Тітова Ю. Г., розглянувши у порядку письмового провадження за винятковими обставинами за скаргою Товариства з обмеженою відповідальністю «Чистий світ-К» (далі - Товариство) справу за позовом Товариства до Київської регіональної митниці (далі - Митниця) про визнання незаконним рішення про визначення коду товару, встановила:

У лютому 2005 року Товариство звернулося до суду з позовом, у якому просило визнати незаконним рішення відділу номенклатури Митниці від 7 вересня 2004 року № КТ-100-376804. Під час розгляду справи воно уточнило позовні вимоги, а саме просило визнати

оспорюване рішення незаконним у частині визначення коду товару № 26 (пилосос марки «KARCHER», модель NT 9931, пересувний на колесах, трифазний, напругою 400 В, потужністю 4000 Вт, постачальник - «Alfred-Karcher GmbH&Co», Німеччина) відповідно до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі - УКТЗЕД) - 8509 10 10 00.

Позивач посилається на те, що заявив до митного оформлення імпортований товар (вищезгаданий пилосос), який був закуплений ним згідно з контрактом від 1 березня 2002 року № 1-К/2002, і подав Митниці вантажну митну декларацію від 6 вересня 2004 року № 100000005/4/412548, в якій зазначив код цього товару за УКТЗЕД - 8479 89 98 90. Під час проходження митного оформлення (контролю) відділ номенклатури Митниці прийняв рішення від 7 вересня 2004 року № КТ-100-376804, в якому визначив інший код того самого товару за УКТЗЕД - 8509 10 10 00.

Товариство вважає, що Митниця порушила чинне законодавство, оскільки безпідставно не погодилась із декларуванням імпортованого ним товару за кодом, зазначеним в експортній митній декларації країни-відправника (Німеччина).

Господарський суд міста Києва рішенням від 27 травня 2005 року, залишеним без змін ухвалою Київського апеляційного господарського суду від 6 грудня 2005 року, позов задовольнив.

Рішення суду обґрунтоване тим, що декларування товару позивачем здійснено за кодом, зазначеним в експортній митній декларації країни-відправника (Німеччина), у висновку експерта Київської Торгово-промислової палати від 15 вересня 2003 року № К-4681 та висновку судово-товарознавчої експертизи від 14 квітня 2005 року № 2545, проведеної експертами Київського науково-дослідного інституту судових експертиз.

Вищий адміністративний суд України постановою від 2 червня 2006 року скасував рішення, ухвалені судами першої та апеляційної інстанцій, і відмовив у задоволенні позову, посилаючись на те, що згідно зі статтями 312, 313 Митного кодексу України (далі - МК) визначення коду товару за УКТЗЕД є виключною компетенцією митної служби і що у зв'язку з цим відповідне рішення митного органу не може бути оскаржене в судовому порядку.

У скарзі про перегляд постанови касаційного суду за винятковими обставинами Товариство, посилаючись на неоднакове, порівняно з іншими справами, і неправильне застосування цим судом згаданих статей МК, просить зазначене судове рішення скасувати, позов задовольнити.

На підтвердження неоднакового застосування судом касаційної інстанції одних і тих самих норм права скаржник посилається на ухвалу Вищого адміністративного суду України від 31 травня 2006 року у справі за позовом Дочірнього підприємства «Фірма «Альфатер Київ» до Митниці, ухвалу Вищого господарського суду України від 7 червня 2005 року у справі за позовом Приватного підприємства «Фірма-Інтер» до Тернопільської митниці та судові рішення в інших справах, у яких рішення митних органів про визначення коду товару були переглянуті в судовому порядку й одержали належну правову оцінку суду.

Перевіривши за матеріалами справи наведені у скарзі доводи та заперечення на них, колегія суддів Судової палати в адміністративних справах Верховного Суду України дійшла висновку, що в цій справі при визначенні підвідомчості спору судами неправильно застосовано положення процесуального закону.

Згідно з частиною другою статті 124 Конституції України, яка є нормою прямої дії, юрисдикція судів поширюється на всі правовідносини, що виникають у державі.

Статтею 6 Закону України «Про судоустрій України» від 7 лютого 2002 року № 3018-III всім суб'єктам правовідносин гарантовано захист їх прав, свобод і законних інтересів незалежним та неупередженим судом, утвореним відповідно до закону.

У частині другій статті 2 Кодексу адміністративного судочинства України (далі - КАС) зазначено, що до адміністративних судів можуть бути оскаржені будь-які рішення, дії чи бездіяльність суб'єктів владних повноважень, крім випадків, коли щодо таких рішень, дій чи бездіяльності Конституцією або законами України встановлено інший порядок судового провадження.

Відповідно до пункту першого частини першої статті 17 КАС компетенція адміністративних судів поширюється, зокрема, на спори фізичних чи юридичних осіб із суб'єктом владних повноважень щодо оскарження його рішень (нормативно-правових актів або правових актів індивідуальної дії), дій чи бездіяльності.

Нормативно-правовий акт - це офіційний письмовий документ, який породжує певні правові наслідки, спрямований на регулювання тих чи інших суспільних відносин і має обов'язковий характер для їх суб'єктів.

Правовий акт індивідуальної дії породжує права й обов'язки тільки в того суб'єкта (чи визначеного цим актом певного кола суб'єктів), якому (яким) його адресовано.

У пункті сімнадцятому частини першої статті 1 МК митні органи визначено як спеціально уповноважені органи виконавчої влади в галузі митної справи, на які відповідно до цього Кодексу та інших законів України покладено її безпосереднє здійснення.

Статтею 313 МК передбачено, що класифікацію товарів, тобто віднесення їх до зазначених в УКТЗЕД класифікаційних груп, покладено на митні органи, рішення яких із цього питання є обов'язковими для підприємств і громадян. Згадана норма не вводить обмежень щодо оскарження таких рішень у судовому порядку.

Згідно з частиною першою статті 14 МК та пунктом 1.1 Примірного положення про регіональну митницю, затвердженого наказом Державної митної служби України від 25 липня 2003 року № 500, ця митниця є спеціально уповноваженим органом виконавчої влади, який у межах своєї компетенції здійснює митну справу на території закріпленого за ним регіону, зокрема на виконання завдань, покладених на нього пунктом 3.22 зазначеного Положення, веде роботу з класифікації та кодування товарів у митних цілях відповідно до УКТЗЕД.

Як впливає з Порядку роботи відділу номенклатури та класифікації товарів регіональної митниці, відділу контролю митної вартості та номенклатури митниці при вирішенні питань класифікації товарів, що переміщуються через митний кордон України (затверджений наказом Державної митної служби України від 1 жовтня 2003 року № 646, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 31 жовтня 2003 року за № 996/8317), що був чинним на час прийняття оспорюваного рішення, а також Інструкції про порядок ведення Реєстру рішень Держмитслужби України про визначення коду товару згідно з УКТЗЕД (затверджена наказом Державної митної служби України від 21 серпня 2004 року № 612), відділ номенклатури та класифікації товарів регіональної митниці є її структурним підрозділом і рішення про визначення коду відповідно до УКТЗЕД для застосування під час митного оформлення товару приймає в межах виконання обов'язків, покладених на регіональну митницю.

Таким чином, рішення Митниці про визначення коду ввезеного Товариством товару, який мав застосовуватися під час митного оформлення останнього, породжує для позивача певні правові наслідки і є обов'язковим для нього, тобто являє собою правовий акт індивідуальної дії суб'єкта владних повноважень і може бути оскаржене до суду.

Оскільки на час розгляду позову Товариства до Митниці в господарському суді міста Києва, апеляційної скарги - у Київському апеляційному господарському суді та касаційної скарги - у Вищому адміністративному суді України оскарження правових актів індивідуальної дії було передбачене статтею 12 Господарського процесуального кодексу України та статтею 17 КАС, суд касаційної інстанції не мав правових підстав для відмови в задоволенні цього позову з посиланням на те, що викладені в ньому вимоги не підлягають розгляду в судовому порядку.

З урахуванням викладеного скарга підлягає задоволенню, рішення суду касаційної інстанції про непідсудність спору судам - скасуванням як постановлене з порушенням норм процесуального закону, а рішення судів першої та апеляційної інстанцій - залишенню в силі як помилково скасовані.

Керуючись статтями 241 - 244 КАС, колегія суддів Судової палати в адміністративних справах Верховного Суду України постановила:

Скаргу Товариства з обмеженою відповідальністю «Чистий світ-К» задовольнити.

Постанову Вищого адміністративного суду України від 2 червня 2006 року скасувати, а рішення господарського суду міста Києва від 27 травня 2005 року та ухвалу Київського апеляційного господарського суду від 6 грудня 2005 року залишити в силі.

Постанова є остаточною і не може бути оскаржена, крім випадку, встановленого пунктом другим частини першої статті 237 Кодексу адміністративного судочинства України.

<http://www.customs.com.ua/php/document.php?ISN=28742>

## Законопроекти

Проект  
вноситься  
народним депутатом України  
В.Г. Крайнім

### Закон України “Про внесення змін до деяких законів України” (щодо оподаткування доходів від операцій зворотного викупу уживаних товарів)

Верховна Рада України постановляє:

І. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. В Законі України “Про податок на додану вартість” (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1997, № 21, ст.156, 1997, № 47, ст.294, 1997, № 51, ст.305, 1998, № 25, ст.147, 1998, № 52, ст.328, 2000, №43, ст.371, 2005, №17, №18-19,ст.267):

1) Доповнити пункт 1.4 статті 1 абзацом четвертим та п'ятим наступного змісту:

“Зворотний викуп — це система торгівлі, за якою платник податку (дилер) приймає від покупців уживані товари (у т.ч. транспортні засоби, обладнання, комп'ютерна та побутова техніка, мобільні телефони тощо) як часткову або повну сплату при придбанні ними нових товарів. Придбаваючи нові товари за системою зворотного викупу, покупець сплачує частину ціни або повну ціну нового товару уживаними товарами, а решту — грошовими коштами. При цьому, в часткову або повну оплату за новий товар приймається однорідний уживаний товар.

До зворотного викупу прирівнюються також операції з викупу уживаних товарів їх попереднім продавцем (дилером).

Дилер — це юридична особа чи фізична особа-підприємець, що займається купівлею-продажем товарів, цінних паперів, у тому числі придбаває (набуває за іншими цивільно-правовими договорами) уживані товари з метою зарахування їх вартості в часткову або повну оплату нового товару та подальшого їх продажу, незалежно від того, чи діє такий платник податку від свого імені або від імені іншої особи, за винагороду”;

2) Доповнити статтю 1 новим пунктом 1.19 такого змісту:

“1.19. а) Уживані товари — товари, що були у користуванні;

б) маржа (надбавка) — різниця між ціною продажу товару і ціною його придбання (без урахування податку на додану вартість, нарахованого на таку маржу), розрахованими за звичайними цінами.

Термін “однорідний товар” використовується у значенні, визначеному Законом України “Про оподаткування прибутку підприємств”.

3) У пункті 4.2 статті 4 після слів “у межах бартерних (товарообмінних) операцій” додати слова “крім операцій зворотного викупу уживаних товарів”, далі за текстом.

4) Доповнити пункт 4.7 статті 4 новим підпунктом 4.7.1 наступного змісту:

“4.7.1. Базою оподаткування операцій з поставки уживаних товарів за системою зворотного викупу є маржа (надбавка) між ціною продажу товару, придбаного на умовах зворотного викупу та ціною придбання уживаного товару (без урахування податку на додану вартість, нарахованого на таку маржу).

Дилер, який придбав уживані товари за системою зворотного викупу, не має права включати до складу податкового кредиту суму податку, нараховану продавцем такого товару на його маржу (надбавку).

Податок на додану вартість складає 20 % бази оподаткування та разом із маржею (надбавкою) включається до ціни продажу уживаного товару.



Дилер виписує в одному екземплярі податкову накладну на кожну операцію з поставки вживаних товарів за системою зворотного викупу, яка не передається покупцю, а залишається у платника податку для врахування у визначенні загальних податкових зобов'язань. Податковий облік таких операцій ведеться дилером окремо від загального податкового обліку (за наявності такого)".

2. В Законі України "Про податок з доходів фізичних осіб" (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2003, № 37, ст.308, 2004, № 52, ст.564, 2005, № 17, № 18-19, ст.267):

Статтю 12 Закону викласти у наступній редакції:

"Стаття 12. Оподаткування операцій з продажу або обміну об'єкта рухомого майна

12.1. Дохід платника податку від продажу об'єкта рухомого майна протягом звітного податкового року оподатковується за ставкою, встановленою пунктом 7.1 статті 7 цього Закону.

Оподатковуваним доходом фізичної особи вважається прибуток, тобто різниця між доходом від операцій з продажу або обміну рухомого майна та документально підтвердженими витратами на його придбання.

За відсутності підтвердження витрат на придбання такого майна, об'єктом оподаткування є вся сума доходу, отриманого від такого продажу або обміну. Документами, що підтверджують понесення витрат, є платіжні та/або розрахункові документи та/або нотаріально посвідчені договори купівлі – продажу.

12.2. Як виняток із пункту 12.1 цієї статті, при продажу одного з об'єктів рухомого майна у вигляді легкового автомобіля, мотоцикла, моторолера або моторного (парусного) човна, не частіше одного разу протягом звітного податкового року доходи продавця від зазначених операцій підлягають оподаткуванню за ставкою 0 відсотків від оціночної вартості проданого майна.

12.3. До продажу (обміну) рухомого майна прирівнюються операції з придбання господарюючим суб'єктом (дилером) у платника податку рухомого майна з метою зарахування його вартості в рахунок придбання таким платником нового рухомого майна, власником (розпорядником) якого є такий господарюючий суб'єкт (дилер).

Дохід (прибуток) фізичної особи, отриманий від такого продажу, визначається виходячи з ціни, зазначеної у договорі купівлі-продажу (міни), але не нижче ніж оціночна вартість такого об'єкта, розрахована згідно із Законом України „Про оцінку майна та майнових прав”.

Термін "зворотний викуп" вживається у значенні, визначеному Законом України "Про податок на додану вартість".

12.4. Якщо стороною договору купівлі-продажу (міни) об'єктів рухомого майна є юридична особа (в тому числі при операціях, вказаних у п.12.3 цієї статті), чи фізична особа-підприємець, то вони під час нарахування доходу фізичній особі повинні виконати всі визначені цим Законом функції податкового агента.

Якщо рухоме майно продається (обмінюється) за посередництвом юридичної особи (її філії, відділення, іншого відокремленого підрозділу) або представництва нерезидента, чи фізичної особи-підприємця, то під час укладання договору купівлі-продажу (міни) через таких посередників платник податку зобов'язаний вчинити дії щодо сплати до бюджету податку з доходу від операцій з відчуження (міни) об'єктів рухомого майна, а посередник – дії щодо контролю за сплатою податку та подання органу державної податкової служби за своєю податковою адресою інформації у порядку та строки, встановлені законом для податкового розрахунку.

Якщо сторонами договору купівлі-продажу (міни) рухомого майна є фізичні особи, то нотаріус під час посвідчення угоди виконує функції податкового агента в частині перевірки факту сплати одержувачем доходу податку до бюджету та подає органу державної податкової служби за місцем розташування державної нотаріальної контори або робочого місця приватного нотаріуса інформацію щодо суми доходу та суми сплаченого до бюджету податку у порядку та строки, встановлені для податкового розрахунку".

3. Пункт 7 статті 1 Закону України "Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування" ( Відомості Верховної Ради (ВВР), 1997, № 37, ст.237 ) викласти в такій редакції:

"7) юридичні та фізичні особи, які набувають право власності на легкові автомобілі, крім:

- легкових автомобілів, якими забезпечуються інваліди;
- легкових автомобілів, які переходять у власність спадкоємцям за законом;
- уживаних легкових автомобілів, які були придбані на митній території України".

4. Статтю 15 Закону України "Про товарну біржу" (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1992, № 10, ст.139) доповнити новим абзацом наступного змісту:

"Не можуть бути предметом біржової торгівлі об'єкти нерухомості та інші індивідуально визначені речі, зокрема, товари (у т.ч. транспортні засоби), якщо вони не продаються як партія".

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня його опублікування.

2. Кабінету Міністрів України привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом у місячний термін від дня набрання ним чинності.

По матеріалам: [dengi-ua.com](http://dengi-ua.com)

**ИНФОРМАЦИОННЫЙ КАЛЕЙДОСКОП****В Украине****Кабмин утвердил новый порядок переоборудования транспортных средств.**

Кабинет министров Украины утвердил порядок переоборудования транспортных средств (ТС). Соответствующее правительственное постановление от 21 июля 2010 г. № 607 опубликовано на официальном сайте правительства. Правительство поручило Министерству внутренних дел, Министерству транспорта и связи, Министерству промышленной политики, Государственному комитету по вопросам технического регулирования и потребительской политики привести в двухмесячный срок собственные нормативно-правовые акты в соответствие с этим постановлением.

Этим актом также признано утратившим действие правительственное постановление от 20 марта 1995 г. № 191 «О специально уполномоченной организации по вопросам согласования переоборудования транспортных средств и их составных частей».

Согласно утвержденному порядку, переоборудование ТС проводится субъектом хозяйствования, имеющим нормативно-техническую документацию на соответствующий вид переоборудования, согласованную с МВД и Минтрансвязи, и свидетельство о согласовании конструкции ТС по обеспечению безопасности дорожного движения, или владельцем такого средства в индивидуальном порядке.

Специально уполномоченная организация рассматривает заявление о согласовании и определяет техническую возможность и условия (требования) переоборудования ТС. Срок рассмотрения заявления - не более 10 рабочих дней.

По результатам рассмотрения заявления о согласовании специально уполномоченная организация выдает документ о согласовании или предоставляет обоснованный отказ.

К специально уполномоченным организациям относятся:

- госпредприятие «ГосавтотрансНИИпроект»;
- Центр безопасности дорожного движения и автоматизированных систем при МВД.

Срок действия документа о согласовании составляет один год со дня его выдачи.

После переоборудования ТС в индивидуальном порядке владелец или его представитель выбирает организацию по оценке соответствия и подает заявление о проведении оценивания соответствия ТС. По результатам такой оценки выдается сертификат соответствия для переоборудуемых автобусов и акт технической экспертизы или сертификат соответствия для других переоборудуемых ТС.

К организациям по оценке соответствия относятся:

- испытательная лаборатория (центр), имеющая аттестат аккредитации соответствующей отрасли;
- орган по оценке соответствия, признанный и предназначенный в установленном порядке для проведения процедуры сертификации ТС;

- предприятие, имеющее (действующий до 31 декабря 2011 г.) сертификат соответствия государственной системы сертификации УкрСЕПРО по установке соответствия конструкции переоборудуемых ТС условиям (требованиям), изложенным в документе о согласовании.

Срок проведения оценки не должен превышать один месяц.

Перерегистрация переоборудуемого ТС проводится регистрационно-экзаменационным подразделением Госавтоинспекции МВД в соответствии с Порядком госрегистрации (перерегистрации), утвержденным постановлением Кабмина от 7 сентября 1998 г. № 1388.

*Инф. AUTO-Consulting*

**Госфинуслуг утверждены новые тарифы и лимиты ответственности по ОСАГО.**

Предполагается, что уже через месяц после регистрации распоряжения в Минюсте, у которого есть 30 дней для согласования документа, нововведения вступят в силу. То есть, согласно информации Украинского Бизнес Ресурса, уже в начале сентября 2010 года водителей ждут существенные изменения. Для начала, снижен базовый тариф: с 291,49 грн. до 180 грн. Но страховка при этом все равно подорожает, так как одновременно выросли коэффициенты, которые используются для определения тарифа.

Самые существенные изменения коснулись коэффициентов K1 (за тип машины), K2 (за территорию использования авто) и K4 (за водительский стаж). Например, для Киева размер K1 колеблется от 3,2 до 4,8 (раньше был 1,5-1,8); для тех, кто имеет стаж вождения от 1 до 3 лет - K4 находится в пределах 1,35-1,76 (раньше был 1,2-1,5). Поэтому, несмотря на снижение базового платежа, полис может подорожать и в 2, и в 3 раза.

Кроме того, существенно выросли лимиты ответственности страховщика за убытки. Если раньше за ущерб имуществу максимальный лимит составлял 25 тыс. грн., а здоровью - 51 тыс. грн., то сейчас эти суммы - 50 тыс. грн. и 100 тыс. грн. соответственно. Поэтому, теперь для многих автовладельцев отпадет потребность покупать полис добровольной ГО. Достаточно будет заплатить больше за ОСАГО с нормальной страховой суммой, которой хватит для компенсации среднего убытка. А вот контроль за наличием «автогражданки» остается в том же виде, поэтому во время прохождения техосмотра полис будет нужен.

Напомним, что легковым авто государственное ТО необходимо проходить раз в 2 года с 15 января по 15 декабря. Для этого требуются паспорт, талон техосмотра, документы на авто (техпаспорт), водительские права, медсправка, полис ОСАГО и квитанция об уплате транспортного налога. Одновременно с изменением тарифов Госфинуслуг утвердила и новый стикер, который будет вешаться на стекло. Главное его отличие от старого в том, что появится голограмма, которая обеспечит большую защиту от подделок.

*Инф. AUTO-Consulting*

**В июле украинский авторынок обновил рекорд продаж**

Как сообщает AUTO-Consulting, в июле зафиксирован новый рекорд автопродаж в 2010 году. Усилиями всех операторов удалось реализовать свыше 15,2 тыс. автомобилей, что на 7,6% лучше показателя очень успешного июня. Более того, по сравнению с про-

шлым годом дилеры продали на 15,3% авто больше.

Такие результаты дают основание говорить, что в очередной раз авторынок самостоятельно справился с последствиями тяжелейшего кризиса, без применения программ по стимулированию автопродаж, действовавших во многих странах мира. Июльские показатели позволяют надеяться на традиционный сезонный рост автопродаж уже осенью. И дилеры уже начинают к нему готовиться.

В то же время, оптимизм присутствует пока не у всех операторов. Так, АвтоВАЗ сохранил лидирующие позиции, но занял всего 13,4% украинского рынка. Буквально по пятам его преследует Hyundai, который сумел нарастить свое присутствие уже до 9,7% рынка. Не отстает и ЗАЗ с показателем 9,3%.

Chery уже «прописалась» на четвертом месте, но продолжает наращивать долю присутствия. Однако китайские автомобили из огромного стока 2008 года уже заканчиваются, и украинцев ждут новые премьеры Chery уже осенью.

Активизировались дилеры Toyota, которые в июле сумели реализовать на 26% больше автомобилей, что обеспечило японским автомобилям 5-е место на украинском рынке. Но еще больший рывок совершили дилеры Renault - +40%. Это позволило французским авто занять 6% рынка. Новая «линейка» Renault: Duster, Fluence – раскупают на «ура».

Второй месяц подряд свои претензии на лидерство демонстрирует Ford, но в июле он все же уступил мощному натиску Renault. Chevrolet продолжает терять позиции, но смог зацепиться в июле за 5% рынка. А вот Skoda, даже без популярной ранее Octavia Tour, смогла нарастить сбыт почти на 150 авто.

Замыкает «ТОП-10» Mitsubishi, которая завершает переход на новый модельный ряд. Покидают рынок прежнее поколение Outlander и Lancer, но в конце июля в активе Mitsubishi появилось сразу две новинки: кроссовер ASX, а также новое поколение Pajero Sport.

Уже который месяц продолжают снижаться продажи KIA (в июле –20%), которая еще в начале года составляла конкуренцию лидерам рынка. У дилеров закончились ходовые модели, которые обещают завезти уже к осени.

А вот в автосалонах SsangYong наоборот отмечают небывалый ажиотаж. Только за июль продажи корейских внедорожников выросли на 40%. Нарастили продажи и дилеры китайских Geely.

В сегменте Premium кризис закончился еще в начале года. В июле отдельные бренды уже выходили на объемы 2008 года. Так, значительно выросли продажи BMW, благодаря новой 5-серии и новому X5. Распробовали украинцы и BMW X1. Стабильно растут продажи Range Rover. А в салонах Porsche смогли увеличить продажи в 2 раза. Спрос на новый Cayenne превзошел все ожидания и клиентам уже приходится по несколько месяцев ожидать свое авто.

Отметим, что украинский рынок покинули все экзотические китайские бренды, «канули в лету» даже Great Wall. Сейчас, фактически, на рынке остались только хорошо известные Chery, Geely, а также заметны продажи Groz и Lifan. Да, еще сеть одного банка продает Changhe и SMA из старых стоков.

Первая «волна» китайской экспансии сошла, но после нее остались тысячи малоизвестных и уже поржавевших китайских машинок, на которых нет запчастей. Многие из них доживают свой век в глубинке до тех пор, пока хозяину не надоест в очередной раз искать к ним запчасти.

*Инф. AUTO-Consulting*

#### **Какие подержанные авто сейчас покупают в Украине?**

Как сообщает AUTO-Consulting, в июле зафиксировано снижение числа транзакций на 18,3% по сравнению с июнем, что ожидалось экспертами, в связи с изменением системы оформления сделок по отчуждению авто. Особо показательно, что такое снижение произошло на фоне роста рынка новых автомобилей на 15,3% в сравнении с аналогичным периодом. Таким образом, в июле на рынке был рост спроса, но покупатели не смогли (не договорились) совершить покупку, либо оформляли сделку через доверенность и таким образом не попали в статистику.

Как бы там ни было, но в июле на рынке б/у сформировался большой отложенный спрос из-за «непрозрачной» системы налогообложения.

Депутаты так и не успели перед каникулами принять во втором чтении законопроект №4385 о «trade-in» и рынок подержанных авто до конца лета остался сам на сам с двойной системой налогообложения. Только за июль по этой причине недопродали 5-6 тыс. автомобилей.

Однако, даже в условиях неоднозначного налогообложения рынок все же сохранился. В сегменте коммерческих автомобилей в июле по сравнению с июнем также зафиксирован спад на 17,6% - почти синхронный результат с рынком легковых автомобилей.

*Инф. AUTO-Consulting*

#### **Продажа б/у автомобилей: теперь нужно брать справки в ГАИ**

Согласно проекту закона № 4385 «О trade-in», перед продажей б/у авто жители Украины обязаны будут брать справки в ГАИ о количестве сделок на протяжении года.

Напомним, что после того, как биржам запретили проводить сделки по продаже подержанных машин, торговля б/у транспортом была парализована на несколько месяцев. Предполагается, что ситуация нормализуется осенью, когда будет принят Закон о trade-in. Пока же ко второму чтению готов только законопроект № 4385 «О trade-in», кроме всех других изменений предлагающий, что теперь украинцы должны будут до продажи своего авто брать в ГАИ справки о количестве сделок на протяжении года.

По словам генерального директора ВААИД Олега Назаренко, ко второму чтению законопроект №4385 получит ряд поправок, которые уже согласованы с Министерством финансов. В частности, появится норма, что с продажи первого автомобиля на протяжении года владелец будет платить 0% налога с доходов физических лиц, а со всех последующих авто - 5%.

В частности, «як виняток із пункту 12.1 цієї статті при продажу одного з об'єктів рухомого майна у вигляді легкового автомобіля, мотоцикла, моторолера або моторного (парусного) човна, не частіше одного разу протягом звітного податкового року доходи продавця від зазначених операцій не оподатковуються за умови сплати (перерахування) продавцем суми державного мита до бюджету, або суми плати нотаріусу за нотаріальне посвідчення відповідного договору до такого посвідчення, або суми плати за оформлення відповідного договору суб'єктом господарювання, який здійснює торгівлю транспортними засобами та перебуває на обліку в Департаменті ДАІ МВС

Україні».

«Дохід, отриманий платником податку від продажу протягом звітного податкового року більш ніж одного із зазначених об'єктів, підлягає оподаткуванню за ставкою в розмірі 5 відсотків від вартості такого об'єкта рухомого майна. Для оформлення продажу легкового автомобіля, мотоцикла, моторолера або моторного (парусного) човна продавець зобов'язаний представити довідку, видану органом МРЕВ ДАІ за місцем реєстрації продавця, про кількість проданих ним автомобілів, мотоциклів, моторолерів або моторних (парусних) човнів протягом відповідного податкового року».

Как информирует AUTO-Consulting, это означает, что продавцу придется перед оформлением сделки брать справку (наверняка не бесплатно) в МРЭО ГАИ о количестве проданных им за год автомобилей, а уже на основании этой справки будет формироваться величина налогообложения. Очевидно, что кроме дополнительного стояния в очередях за справкой для продавцов (и выдача справок будет наверняка платной), МРЭО придется увеличивать штат сотрудников, в обязанности которых будет входить поиск и выдача справок.

Другими словами, увеличатся затраты времени и средств у продавцов, а бюджет будет дополнительно оплачивать работу новых сотрудников. Вместе с тем, бюджет не получит от такого новшества ни копейки, так как подавляющее количество сделок по продаже авто происходят именно раз в год. А «перекупщики», для которых продажа авто – бизнес, легко найдут, как обойти 5%-ый налог.

Получается, что это именно тот случай, когда администрирование налога будет обходиться государству дороже, чем сами поступления от него. Не проще ли было ввести разумную величину налога (0,3-0,5%) со всех операций, и не беспокоить по лишнему поводу ГАИ на предмет справок и ликвидировать саму необходимость занижения стоимости сделки.

Инф. AUTO-Consulting

## В Германии

### В июле в Германии авторынок обвалился на 30%

В Германии уже второй месяц подряд наблюдается резкий спад спроса на новые автомобили. В июле продажи снизились на 32 процента, а в июле, по данным источника в немецкой ассоциации зарубежных автопроизводителей (VDIK), примерно на 30 процентов.

По итогам семи месяцев 2010 года падение спроса на новые машины, по предварительным данным, составит 29 процентов.

Столь резкое сокращение автомобильного рынка в Германии эксперты объясняют всплеском спроса в прошлом году, благодаря программе по утилизации старых автомобилей, действовавшей в этой стране, и последовавшим падением продаж после ее прекращения в конце 2009 года.

Однако даже 30-процентный спад продаж не помешал Германии возглавить в июле европейский рейтинг, обогнав Францию, Великобританию, Италию и Испанию.

Инф. AUTO-Consulting

## Во Франции

### В июле во Франции авторынок сократился на 12,9%

Автомобильный рынок Франции показывает отрицательную динамику третий месяц подряд – по итогам июля на 12,9% до 169804 единиц. Как отмечают во французской торговой палате (CCFA), падение авторынка объясняется прекращением утилизационной программы. Между тем, по итогам семи месяцев реализация легковых автомобилей во Франции пока остается «в положительной зоне» – рост составил 2,8% до 1 млн. 382 тысяч 240 машин.

Национальные французские бренды в июле снизили продажи по отношению к прошлому году на 15,4% до 89247 автомобилей. Лидер французского рынка – Renault – реализовал 33827 машин, сократив реализацию на 15,9%. Продажи Peugeot снизились на 13,3% и составили 29884 единицы. Citroen показал наибольшее падение из местных производителей – на 17% до 25529 машин.

Продажи автомобилей иностранных марок снизились меньше, чем рынок в целом, – на 9,9% до 80557 штук. Лидером по итогам июля стал Volkswagen, продажи которого выросли на 11,9% и составили 12654 автомобилей. На втором месте – Dacia с показателем 8934 проданных машины (+47,5%).

Замыкает «тройку» самых продаваемых иностранных брендов Ford, сокративший реализацию на 15,5% до 8697 автомобилей. На четвертом месте – Opel, чьи продажи составили 6462 машины (-30,2%), на пятом месте – Fiat с показателем 5477 проданных автомобилей (-5,1%).

Инф. AUTO-Consulting

## В Великобритании

### В июле в Великобритании авторынок сократился на 13,2%

В июле в Великобритании зарегистрировано 136,446 новых легковых автомобилей — это на 13,2% меньше, чем в июле прошлого года. Таким образом, впервые в текущем году зарегистрировано снижение, обусловленное завершением программы стимулирования спроса на экономичные модели и обновления автопарка.

Финансовая поддержка автомобилистов закончилась в конце марта, и рост рынка продолжался в основном за счёт покупки автомобилей партиями. Однако этот фактор тоже утрачивает влияние, и спрос со стороны корпоративных пользователей снизился на 6,5%. Тем не менее эксперты полагают, что благодаря успешному первому полугодю автомобильный рынок Великобритании в 2010-м будет более результативным, чем в прошлом году.

Инф. AUTO-Consulting