

## Профессиональный комментарий

Периодически в наших выпусках мы публикуем ответы на вопросы, которые поступают в адрес редакции и Донецкого НИИ судебных экспертиз. Вот и сегодня разъяснения дает один из разработчиков действующей Методики товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств (утверждена приказом Министерства юстиции Украины и Фонда государственного имущества Украины от 24.11.2003, № 142/5/2092, зарегистрирована в Министерстве юстиции Украины 4 августа 2009 года, № 724/16740, далее – Методика) – **Новоселецкий И.Н.** – *заведующий лабораторией судебных автотовароведческих экспертиз Донецкого НИИ судебных экспертиз, председатель автотовароведческой секции научно-консультативного и методического совета при Министерстве юстиции Украины.*

Вопросы приводятся в формулировках, соответствующих оригиналу обращения.

**Вопрос:** *Учитывается ли коэффициент физического износа при проведении оценки технически исправных составных колесного транспортного средства зарубежного производства 2008 года выпуска, оставшихся после дорожно-транспортного происшествия?*

**Ответ:** Подоплекой данного вопроса, судя по всему, являются требования п.7.38 Методики, предусматривающие нулевое значение коэффициента физического износа для колесных транспортных средств (далее – КТС) иностранного производства со сроком эксплуатации до 7 лет, и требования п.7.39, предусматривающие расчет износа по формуле (15) Методики, в случае, если кузовные составные были подвержены деформации.

Составные транспортного средства проектируются для выполнения заданных функций в штатном режиме перевозки грузов и (или) пассажиров. Эксплуатация автомобилей в режиме, схожем с работой танков и другой боевой техники - не предусмотрена.

Это означает, что даже при технической исправности отдельных составных после ДТП, гарантировано утверждать о неизменившейся их долговечности не приходится. Это и обусловило целевое назначение пункта 7.39 Методики – факт повреждения целостности конструкции КТС, выразившийся в наличии деформированных кузовных деталей влечет за собой необходимость учета данного повреждения путем расчета коэффициента физического износа для всех его составных.

Таким образом, стоимость оставшихся после ДТП технически исправных составных должна рассчитываться с учетом коэффициента физического износа, независимо от срока эксплуатации КТС. Однако, при этом, надо учитывать требования п.7.20 и п.7.21 Методики в части необходимости обоснования самого вывода о технической исправности составной путем ее диагностирования, дефектовки и учета затрат на продажу составной.

**Вопрос:** *Возможно ли осуществление оценки стоимости остатков пригодных для дальнейшего использования колесного транспортного средства путем продажи поврежденного КТС посредством аукциона между заинтересованными сторонами?*

**Ответ:** Такая оценка не только возможна, но и является наиболее достоверной.

Во-первых, оценка по отдельности годных составных КТС требует проведения диагностических работ, работ по дефектовке с целью определения технической исправности этих составных (за чей счет должны проводиться эти работы я не конкретизирую). Во-вторых, необходимо учитывать затраты на реализацию исправных составных (складские, транспортные издержки, налоги и т.д.). При этом определение данных затрат может быть проведено в полной мере только специалистом в данном направлении, а не экспертом-автотовароведом или оценщиком. В-третьих, если речь идет о компенсации ущерба, то такой подход не предусмотрен Гражданским кодексом. В четвертых, установка годных остатков, приобретенных на украинском вторичном рынке - не предусмотрена нормативными документами, как способ восстановления КТС.

За рубежом допустимо и реально возможно приобрести наиболее дорогие составные со вторичного рынка. Но при этом следует учесть, что это цивилизованный рынок, предусматривающий капитальный ремонт таких составных или их проверку с выдачей соответствующих гарантий продавцом этих составных, а не просто разборку автомобиля и продажу составных «как есть» в условиях украинского рынка.

И, наконец, самое главное – стоимость оставшихся составных может в несколько раз превышать стоимость КТС до его повреждения.

Поэтому пунктом 7.19 Методики предусмотрено что, «в случае наличия данных о продаже аналогичного КТС в таком же самом техническом состоянии за стоимость утилизации КТС, которое оценивается, может быть принята цена продажи оцениваемого аналогичного КТС». При этом, не требуется учитывать затраты на реализацию годных составных, кроме как учета коэффициента уценки. Как правило, достаточным условием подбора аналога является схожесть повреждений у сравниваемых КТС по направлению, силе удара. При этом должно быть сопоставимо состояние наиболее дорогостоящих узлов, деталей и агрегатов. В этом случае, как правило, нет необходимости в полной разборке КТС, дефектовке и диагностике его составных. А самое главное – такой подход является рыночным, основанном на сравнении и анализе реальных цен предложений и продажи, а потому – наиболее достоверным.

Единственным спорным или точнее непонятным нюансом в вопросе является понятие «аукцион между заинтересованными сторонами». Применительно к рыночному подходу было бы корректней ограничиться просто словом аукцион.

**Вопрос:** *Является ли объективной стоимость остатков пригодных для дальнейшего использования, определенная путем продажи КТС, наличия реального покупателя на поврежденное КТС?*

**Ответ:** Преимуществом оценки физически уничтоженного КТС через аукцион является использование рыночных подходов к оценке. Однако такая продажа должна соответствовать рыночным условиям, вытекающим из понятия «рыночная стоимость», исключающих возможность подтасовок и махинаций.

Результаты открытых аукционов в наибольшей степени отражают реальную стоимость поврежденных и не поврежденных узлов и деталей КТС в их совокупности.

**Вопрос:** *Возможно, ли для поиска покупателя использовать специализированные аукционы по продаже транспортных средств?*

**Ответ:** Пункт 7.19 Методики не вводит ограничений или условий покупки (продажи) физически уничтоженного КТС, в том числе и в части специализации аукционов. Единственным условием может быть только объективность такого аукциона, что возможно лишь при обеспечении рыночных условий продажи такого КТС.

**Вопрос:** *В случае проведения экспертного заключения по оценке стоимости остатков, пригодных для дальнейшего использования КТС, необходимо ли производить полную разборку поврежденного КТС, а также привлечь к процессу оценки других экспертов, СТО, обладающие специализированным оборудованием для дефектовки комплексных узлов и механизмов и др. (комплексное автотовароведческое исследование)?*

**Ответ:** Пунктом 7.20 Методики предусмотрено, что «стоимость технически исправных составных определяется на основании результатов их диагностирования на специализированном для данной модели КТС предприятии автосервиса, а в случае необходимости – дефектовки». Объем работ по разборке КТС в этом случае определяется исходя из перечня составных, подлежащих дефектовке или диагностике.

Вполне очевидным является то, что диагностические работы предусматривают наличие специального диагностического оборудования. Применительно к отдельным узлам, агрегатам, деталям диагностическое оборудование может быть универсальным, позволяющее проводить диагностику на специализированном в данном направлении предприятии сервисного обслуживания, например, по ремонту дизельной аппаратуры. Но в большинстве случаев, и для диагностики всех узлов, агрегатов и систем автомобиля необходимо использование оборудования специализированного для данной модели КТС предприятия автомобильного сервиса.

Также очевидным является и то, что на специализированном оборудовании должны работать компетентные специалисты. Поскольку сама диагностика предусматривает получение объективных (а не субъективных) результатов, то эксперту в данном случае достаточно располагать результатами самой диагностики. А вот решение о технической исправности или работоспособности, возможности восстановить исправность той или иной составной, должен принимать сам эксперт, основываясь на специальных знаниях. Это, кстати, составляет, пожалуй, главное отличие эксперта от оценщика – наличие специального, базового высшего образования.

**Вопрос:** *При проведении экспертного исследования по оценке стоимости остатков, пригодных для дальнейшего использования КТС учитывается ли срок реализации остатков, пригодных для дальнейшего использования, сопутствующие затраты на разборку, хранение и реализацию не поврежденных узлов, деталей и механизмов КТС? Если да, то, каким образом?*

**Ответ:** Демонтированные с физически уничтоженного ТС составные после их дефектовки, диагностики и признания их экспертом (специалистом) технически исправными, подлежат реализации на вторичном рынке запасных частей. Это, в свою очередь, обуславливает дополнительные расходы на складирование пригодных к эксплуатации составных, транспортные расходы, расходы, связанные с осуществлением торговой деятельности, затрат продавца, уплату налогов и т.д. Также следует учесть и торговую надбавку владельца годных запасных частей. Общепринятым сроком реализации составных КТС, как и самого КТС в целом принято считать 1 месяц.

Таким образом, в соответствии с требованиями п.7.21. и п.7.20 Методики для ответа на вопрос о стоимости годных остатков поврежденного КТС, эксперту заказчиком исследования необходимо:

1. Указать, какая стоимость подлежит определению: стоимость составных на вторичном рынке запасных частей или стоимость составных при их приеме на реализацию субъектами торговли на вторичном рынке? При задаче определения стоимости составных, принимаемых для реализации на вторичном рынке, необходимо привлечение и специалистов (экспертов) в области экономики, учет особенностей конкретного рынка вторичных запасных частей. Эксперт-автотоваровед лишь учитывает результаты экономических исследований в случае необходимости определения стоимости составных при их приеме на реализацию субъектами торговли.

2. Кроме этого, эксперту в качестве исходных необходимо предоставить данные о результатах диагностики и (или) дефектовки составных КТС, оставшихся после его физического уничтожения, а также предоставить смету на проведение этих работ на специализированных постах автосервиса.

**Вопрос:** Включается ли в стоимость остатков, пригодных для дальнейшего использования, стоимость незначительно поврежденных деталей при условии, что они могут быть путем ремонта приведены в состояние, пригодное для дальнейшей эксплуатации, притом, что ремонт экономически целесообразен и технически возможен? Возможно ли в таком случае учитывать стоимость такой детали в размере разницы между стоимостью новой детали с учетом износа и стоимости устранения повреждения?

**Ответ:** Стоимость восстановительного ремонта КТС, оговоренная в п.7.17 Методики, учитывает возможность восстановления отдельных составных в контексте восстановления автомобиля в целом. Если такой ремонт КТС, с учетом износа заменяемых составных превысит изначальную рыночную стоимость КТС до повреждения, то тогда речь может идти только о стоимости утилизации КТС.

При этом п.7.18 Методики предусмотрено учитывать только рыночную стоимость оставшихся технически исправных составных. Остальные составные представляют собой ценность только как металлолом.

В дальнейшем, по мере совершенства законодательной базы, регламентирующей сферу услуг в области ремонта, вторичного использования составных КТС, обеспечивающую дальнейшую безопасную эксплуатацию транспортных средств, возможно и изменение нормативной базы, при которой будет учитываться возможность ремонта дорогостоящих составных физически уничтоженного КТС.

**Вопрос:** Возможно ли, что при оценке годных остатков путем учета отдельных деталей, пригодных для дальнейшей эксплуатации, стоимость остатков превысит рыночную стоимость аналогичного не аварийного КТС?

**Ответ:** Да, возможно, особенно для случаев значительного кузовного ремонта при относительной целостности узлов и агрегатов автомобилей представительского класса со сроком эксплуатации до 7 лет.

Сама по себе такая ситуация применительно к методологии возмещения материального ущерба, причиненного владельцу транспортного средства, является нонсенсом, и свидетельствует о недопустимости (с технической точки зрения) применения данного метода расчета.

Если выполнять норму статьи 30.3 Закона Украины «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» или рекомендации п.9 Постановления Пленума Верховного Суда Украины № 6 от 27.03.92 «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди», то таких казусов не будет, поскольку указанными документами предусмотрена передача этого имущества (физически уничтоженного КТС) после возмещения ущерба стороне, ответственной за причинение ущерба, страховщику или МТСБУ.

**Вопрос:** Целесообразно ли проведение экспертного автотовароведческого исследования по определению стоимости остатков пригодных для дальнейшего использования после определения стоимости поврежденного КТС путем проведения специализированного интернет-аукциона?

**Ответ:** Оценка по отдельности технически исправных составных физически уничтоженного КТС (пригодных остатков) возможна при соблюдении требований п.7.20, п.7.21 Методики. Однако, проведение такой оценки вряд ли является целесообразным с точки зрения обеспечения как самой процедуры оценки (диагностика, дефектовка, разборка поврежденного КТС, предоставление всех данных о сопутствующих расходах при продаже пригодных составных), так и соответствия требованиям Гражданского кодекса, в котором такой способ возмещения ущерба просто отсутствует (если данный вопрос задан в контексте определения суммы страхового возмещения).

Определение стоимости физически уничтоженного КТС в состоянии «как есть», т.е. представляющего собой совокупность поврежденных и не поврежденных узлов и деталей не противоречит требованиям Методики и является предпочтительным с точки зрения простоты процедуры самой оценки. Базироваться такая оценка может на результатах специализированного интернет-аукциона, при условии его проведения в соответствии с рыночными условиями, исключающими возможность подтасовок и махинаций.

**Вопрос:** «В соответствии с Законом Украины «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности» № 1775-III от 01.06.2000 года необходимо ли наличие лицензии Министерства юстиции Украины у эксперта для проведения оценки стоимости материального ущерба, причиненного владельцу транспортного средства (автотовароведческая экспертиза)?

**Ответ:** В соответствии со ст.9 Закона Украины «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности», судебно-экспертная деятельность не подлежит лицензированию. Законодательством Украины предусмотрены лишь ограничения в части осуществления криминалистических, судебно-медицинских и судебно-психиатрических экспертиз исключительно государственными экспертными учреждениями.

Автотовароведческая экспертиза может проводиться как в государственных экспертных учреждениях (НИИ судебных экспертиз), так и субъектами предпринимательской деятельности, отвечающими требованиям Закона Украины «О судебной экспертизе» и внесенными в Государственный Реестр аттестованных судебных экспертов (размещен на официальном сайте Министерства юстиции Украины - [www.minjust.gov.ua](http://www.minjust.gov.ua)).

**Вопрос:** Автомобиль был ранее аварийно поврежден - разбито лобовое стекло (трещина). Начисляется ли и на основании какого пункта Методики утрата товарной стоимости на последующие повреждения кузовных составляющих транспортного средства, например, крыльев передних?

**Ответ:** В соответствии с требованиями п.8.6.2. е) Методики «в случае замены отдельных составных, которые не требуют окраски и не ухудшают внешний вид КТС (стекло, фары, бамперы, декоративные накладки, пневматические шины, внешняя и внутренняя фурнитура и т.п.)» - УТС не рассчитывается. И далее «если, кроме указанных составных, повреждены составные кузова и оперения, расчет величины ВТВ должен учитывать все повреждения составных в комплексе.»

Таким образом, с учетом целевого назначения самого понятия «утрача товарной стоимости», изложенного в п.8.6., следует сделать вывод, что повреждение стекла ветрового не влечет за собой «преждевременного ухудшения товарного (внешнего) вида, а также снижения прочности или долговечности отдельных элементов составных частей, защитных свойств покрытий или применения для ремонта составных, которые были в пользовании или в ремонте».

Следовательно, в случае последующего повреждения кузовных составных КТС, расчет ВТВ должен производиться на общих основаниях.

При этом не имеет значение, что послужило причиной повреждения и последующей замены стекла ветрового – аварийный контакт с другим предметом, заводской брак или перепад температур, либо другое. Пункт 8.6.2. е) Методики выделяет группу деталей, повреждение которых не влечет за собой потерю УТС, при условии целостности кузовных составных.

**Вопрос:** Являются ли аварийными повреждениями повреждения, полученные вследствие контакта с летящими камнями (не есть контакт с другим КТС и иным препятствием согласно ПДД)?

**Ответ:** Суть введенного понятия «аварийного повреждения» заключается в том, чтобы отделить повреждения эксплуатационного характера, затрагивающие в общем случае отдельную составную, от повреждений, образовавшихся в результате воздействия сил, на направление и величину которых КТС конструктивно не рассчитано и действие которых может передаваться через силовую схему каркаса кузова другим составным КТС.

«Летящие камни» в данном случае - не критерий оценки наличия аварийного повреждения. Если контакт с такими камешками привел лишь к повреждению ЛКП, то это не будет аварийным повреждением. Если в результате упавшего с впереди идущего грузовика шлакоблока смята передняя часть автомобиля, то такое повреждение будет иметь характер аварийного.

Другими словами, характер аварийного повреждения определяется формулировкой, приведенной в п.1.6 Методики: «аварийное повреждение - повреждение в виде нарушения формы (геометрических размеров, целостности конструкции материала изготовления) КТС или его составной части, которое имело место вследствие внешнего механического контакта с другим КТС или другим препятствием, определенным согласно Правилам дорожного движения, утвержденными постановлением Кабинета Министров Украины от 10.10.2001 № 1306 (с изменениями).»

**Вопрос:** Возможно ли определение рыночной стоимости автомобиля, без предоставления его эксперту для осмотра?

**Ответ:** В соответствии с требованиями п.5.1. Методики, определение стоимости КТС без его осмотра лично экспертом, который составляет заключение, возможно только по решению органа (должностного лица), который осуществляет судебное или досудебное следствие, при предоставлении им данных, необходимых для оценки.

Таковыми данными являются: пробег на дату оценки; календарный, а при отсутствии этих данных - модельный год изготовления транспортного средства; другие данные из свидетельства о регистрации (идентификационный номер автомобиля, объем двигателя, цвет автомобиля и т.д.); техническое состояние автомобиля (наличие или отсутствие коррозионных и (или) аварийных повреждений, состояние обивки салона, хромированных деталей и деталей из стекла, наличие информативных признаков необходимого ремонта (замазывание двигателя, КПП, других узлов и агрегатов); условия эксплуатации автомобиля (в режиме такси, вне дорог общего пользования); проведение капитального или восстановительного ремонта ранее.

При невозможности предоставить такие данные, возможно лишь определить среднюю рыночную цену транспортного средства – величину, эквивалентную наиболее вероятной цене продажи совокупности автомобилей данной модели, с соответствующим сроком эксплуатации и пробегом на дату оценки в конкретном регионе, с соблюдением требований, которые отвечают понятию «рыночная стоимость».

В этом случае для проведения экспертизы достаточной является информация об идентификационном номере автомобиля и данные свидетельства о регистрации автомобиля.

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ КАЛЕЙДОСКОП

## В Украине

## Как «кидают» покупателей авто

Многих будущих автовладельцев от покупки машины отпугивает не столько ее цена на базаре, сколько стоимость оформления в ГАИ. Дело в том, что за право стать автовладельцем в нашей стране нужно выложить немаленькую сумму. Как законно купить автомобиль, каких автосделок стоит остерегаться.

Во-первых, нужно заплатить 3% от признаваемой государством цены в Пенсионный фонд. Например, если автомобиль в ГАИ оценили в 80 тыс. грн. («Дэу Ланос» в нормальной комплектации), в пользу пенсионеров нужно отдать 2,4 тыс. грн.

Во-вторых, нужно заплатить транспортный сбор (54—540 грн.)

В-третьих, — за услуги банка (0,5% от предыдущих платежей),

В-четвертых, выложить 300—500 грн. за полис ГО. На этом фоне услуги МРЭО (порядка 700 грн.) выглядят, как издевательство (за что берут такие деньги?). А при покупке залогового авто нужно выложить еще и за нотариальное оформление сделки, юрэкспертизу, оценку, расходы за операцию с реестрами и еще 2—3 придуманных банком платежа.

Если автомобиль старше 8 лет ввозится из-за рубежа, то возникают вопросы с его «растаможкой» и уплатой повышенного акциза и транспортного сбора — размеры этих платежей могут быть выше, чем стоимость самого автомобиля: например, если купить Volvo 940 в идеальном состоянии в Германии за 2—3 тыс. евро, то для его легализации в Украине нужно отдать порядка 50 тыс. грн.

Так и хочется плюнуть на все эти платежи и придумать какую-то хитрую схему, которая позволит «ездить и так». Тем более, что интернет и автопресса заполнены объявлениями о продаже «машин по доверенности», на авторазборках предлагают «привезти тачку под документы», а знакомые и вовсе говорят, что «дядя сестры кума» работает в ГАИ и может помочь с легализацией за символические \$10 тыс.

В такие моменты люди забывают народную истину о том, что «дешевая рыбка — плохая юшка», и идут на поводу у различного рода дельцов-мошенников. «Сегодня» при помощи юриста Донецкой коллегии адвокатов Марины Гавяды мы выяснили, каких автосделок и в каких случаях стоит остерегаться.

**МАШИНА ПОД ВЫКУП.**

Стандартная ситуация — на рынке или в газете появляется хороший автомобиль по приемлемой цене, но денег на него не хватает, банк кредит «наличкой» не дает, а родственники и знакомые занять тоже не могут. Продавец же торопит — «Бери машину сейчас же, а то на нее у меня очередь из десяти человек стоит».

Потенциальный покупатель загорается и теряет бдительность. Вот тут-то мошенник и начинает психологическую атаку — «Давай денег сколько есть, я напишу доверенность и будешь кататься на ней до полной выплаты. А потом оформим на тебя». Покупатель соглашается, и они идут к нотариусу для оформления доверенности. Однако после выплаты продавец не спешит снимать машину с учета, а ликвидирует доверенность у нотариуса (имеет на это право) и заявляет об угоне.

Не рискуйте с такой схемой, особенно, если авто стоит дороже \$4 тысяч. Любые договоренности фиксируйте письменно, а, возвращая деньги, берите расписки. Если уже попались на уловку, пишите в милицию встречное заявление о мошенничестве.

**РИСКИ С «ГЕНЕРАЛКОЙ».**

Продавец предлагает купить машину по генеральной доверенности. Мол, снять/поставить на учет в ГАИ дорого, так давай оформим документы у нотариуса и сэкономим на налогах и МРЭО. А потом в любой момент сам снимешь с учета. Отличие этой схемы от предыдущей в том, что машина по обычной доверенности отдается под выкуп, а по гендоверенности выдается сразу вся сумма. Как и в предыдущем случае, продавец может отозвать доверенность в любой момент, а нотариус не имеет права отказать в такой операции. После этого начинается «развод» с подачей заявления на угон — как с этим бороться, мы уже описали. Однако даже если вам продает авто не мошенник, есть риск, что владелец автомобиля умрет. В этом случае право собственности переходит на его наследников, а управлять автомобилем по документу, выписанному умершим человеком, нельзя. Единственным выходом, если вы уже попали в такую ситуацию, является обращение к наследнику владельца. Однако он должен вначале оформить авто на себя, после чего опять снять с учета и продать (подарить) его вам. Естественно, процесс этот очень долгий (минимум полгода) и затратный (двойное оформление).

**МАШИНА ПОД БУМАГИ.**

Допустим, у вас есть старая иномарка, которая постоянно нуждается в ремонте, а приводить ее в полный порядок слишком дорого. На авторазборках часто предлагают не трогаться на «клячу, которую проще пристрелить, чтобы не мучилась», а снять с нее идентификационные таблички и переставить на свежепригнанную из Германии в отличном состоянии, продав остаток на металлолом.

При проверке во время техосмотра любой гаишник способен увидеть следы от замены номерных деталей и отправит машину на штрафплощадку за незаконное переоборудование и незаконный ввоз — авто просто конфискуют как контрабанду.

Перед проведением работ лучше всего обратиться в ГАИ с заявлением, что авто нуждается в замене кузова, после чего получить на разборке чек о том, что они продают уже растаможенный кузов либо его элементы, и легализовать замену в ГАИ — при этом в техпаспорт вписывают новый номер кузова и цвет.

**ЗАНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ.**

При оформлении ГАИ авто эксперт-оценщик по каталогам определяет рыночную стоимость авто, с которой нужно заплатить 3% в пользу Пенсионного фонда. У автомобилиста есть соблазн дать оценщику взятку, чтобы тот подсчитал по более выгодному тарифу.

Со сменой власти в ГАИ начались чистки, во время которых такого рода факты вскрылись практически во всех МРЕО и часть сотрудников ГАИ была уволена (особенно сильный скандал разгорелся во Львовской области), а против некоторых грозят возбудить уголовное дело, привлекая автовладельцев в качестве соучастников (дача взятки — тоже преступление).

Факт взятки доказать не так уж и просто, даже если сотрудник ГАИ дал показание, что автовладелец действительно заплатил деньги за выгодное оформление. Поэтому проще всего — просто отрицать такие обвинения, а на тот факт, что авто стоит дороже, чем его оценили, всегда можно ответить, что с тех пор его несколько раз ремонтировали, мол, цена, естественно, выросла.

**МАШИНЫ-ДВОЙНИКИ.**

На протяжении нескольких лет в Украине существовала популярная схема легализации нерастаможенных авто посредством изготовления на них документов-копий на зарегистрированный в базе ГАИ автомобиль. Продавцы реализовали такие машины по доверенности со словами «не для продажи» и уверяли, что если лишний раз в МРЭО не заезжать, никто ничего не заподозрит.

Владелец одного из двойников Леонид Ш. рассказал нам, что на деле его останавливали «кобровцы» 10—12 раз за несколько лет и каждый раз с ухмылкой говорили, что хорошо знают все такие машины, намекая на взятку — за три года так пришлось отдать более \$3 тыс. откупных и сильно понервничать — за такие действия могут завести уголовное дело.

Если решились купить машину по доверенности, то, чтобы не попасть на двойника, обратитесь для оформления к своему нотариусу, а не навязанному продавцом, и убедитесь в том, что доверенность внесли в реестр (мошенники выдают доверенности на ворованных бланках). Обязательно, чтобы документ выписывал владелец, а не его представители. А если двойник все-таки попался, его лучше продать по запчастям.

*По инф. Газеты «Сегодня»*

*Инф. AUTO-Consulting*

**Ввоз старых автомобилей в Украину сильно подорожает.**

«Помилован» автомобили «моложе» 8 лет, отменив налог на транспортные средства, уплачиваемого при прохождении ТС очередного технического осмотра, их регистрации и перерегистрации, Кабмин решил отыграться на машинах старше 8 лет.

Напомним, что в проекте Налогового кодекса, опубликованного на сайте Верховной Рады, предусмотрена отмена транспортного сбора. Особых проблем не возникнет у владельцев авто с маленьким объемом двигателя, причем как бензиновых, так и дизельных.

Однако правительство предлагает ввести повышающие коэффициенты для автомобилей, чей возраст перевалил за 8 лет. В частности, если автомобиль имеет возраст до 8 лет, то при его первой регистрации придется заплатить транспортный сбор с коэффициентом - 2. Но если кто-то решится ввезти автомобиль, грузовик или автобус старше 8 лет, то ему необходимо будет уплатить 40 (!!!) базовых ставок налога, информирует AUTO-Consulting.

К примеру, посчитаем, как будет облагаться налогом один и тот же автомобиль, в зависимости от возраста:

Volkswagen Golf 1,6 л.

Новый - 112 грн. До 8 лет - 224 грн. Старше 8 лет - 4480 грн.

Volkswagen Transporter 2,5 TDI

До 8 лет - 500 грн. Старше 8 лет - 10000 грн.

Но для автобусов и микроавтобусов в Налоговом Кодексе сделали послабление - их облагают налогом по ставке 5 грн./100 см<sup>3</sup>. А для автобусов до 8 лет нужно будет заплатить 10 грн./100 см<sup>3</sup>. Аналогично облагаются налогом и автомобили специального назначения.

А вот грузовому автотранспорту повезло меньше. Ставка для техники с объемом двигателя до 8200 см<sup>3</sup> составляет 15 грн./100 см<sup>3</sup> для нового авто, и 30 грн./100 см<sup>3</sup> для техники до 8 лет. А желающим импортировать авто старше 8 лет необходимо быть готовым уплатить 600 грн./100 см<sup>3</sup> объема двигателя. То же самое относится и к грузопассажирским автомобилям.

Но базовые ставки теперь будут ежегодно индексировать по формуле  $C_i = C_b \times d_i$ , где  $C_b$  - базовая ставка налога за 100 кубических сантиметров объема двигателя;  $d_i$  - индекс потребительских цен (индекс инфляции), установленный Законом о Государственном бюджете на соответствующий год, в %.

Показательно, что Налоговым Кодексом даже предусмотрен случай, когда возможна дефляция. Но в этом случае ставку не снизят, а оставят на прежнем уровне.

*Инф. AUTO-Consulting*

**ВААИД добилась внесения правок в Налоговый кодекс. Правки, в виде 10% «скидки», уже внесены в новый Налоговый кодекс.**

Всеукраинская ассоциация автоимпортеров и дилеров (ВААИД) добилась внесения правок в Налоговый кодекс, которые регулируют правила игры на рынке вторичных продаж автомобилей.

Проект Налогового кодекса предполагает два варианта налогового сбора. Первый - 0% от суммы продажи авто. Под нулевую ставку попадают автовладельцы, которые в год продажи авто не совершали других подобных сделок. Второй вариант ставки налога - 5%. В эту категорию попадают все остальные типы сделок, в том числе заключаемые в автосалонах. Так система налогообложения,

предложенная в новом Налоговом кодексе, на 10% ниже той, которая действует сегодня. Пока же все сделки облагаются 15%-ным налогом на прибыль.

Представители ВААИД нашли способ, как доказать чиновникам, что автовладелец заключает первую сделку в году. Теперь количество таких покупок и продаж будет контролировать ГАИ. «Мы договорились с ГАИ, которая будет подтверждать количество сделок, совершенных владельцем автомобиля», - отмечает генеральный директор ВААИД Олег Назаренко.

По его словам, после принятия Налогового кодекса будет действовать следующая схема. Автолюбитель, пожелавший расстаться со своим авто, должен будет отправить запрос в ГАИ. Ведомство же, проверив владельца автомобиля, даст письменный ответ, сколько сделок по продаже авто совершал автор запроса. Официальный ответ автоинспекции будет юридическим основанием для определения налоговой ставки при оформлении сделки у нотариуса. По словам О.Назаренко, осталось определить срок, в течение которого будет действительным уведомление из ГАИ, передает «Дело».

*Инф. AUTO-Consulting*

## В России

### Автозавода «Москвич» больше нет

Одного из флагманов автопромышленности СССР - завода «Москвич» больше нет. Формально завод был остановлен еще в 2001 году. Именно с тех пор он уже не выпускал автомобили, но длившаяся долгие годы процедура банкротства подошла к концу лишь в 2010 году. Об окончании конкурсного производства на «Москвиче» сообщил «Интерфакс» со ссылкой на конкурсного управляющего предприятием Александра Иванова. По его словам, к моменту окончания процесса банкротства были полностью погашены долги кредиторам первой и второй очереди (выплаты гражданам за вред жизни или здоровью, возмещение морального ущерба, зарплаты), а долги кредиторам третьей очереди (все остальное) — лишь на 18%.

Общий долг «Москвича» составлял 29 млрд руб., в том числе 23 млрд руб. — перед Минфином. В конце 1980-х гг. государство выделило \$625 млн на строительство двигательного завода на «Москвиче». Было закуплено оборудование, но на монтаж средств уже не хватало, а за полтора десятка лет хранения на складах оно пришло в негодность. Кредит был записан на акционировавшийся «Москвич».

Обслуживать такой долг завод не смог и в 1995 г. был остановлен. Вновь он заработал в 1997 г., когда новый гендиректор «Москвича» Рубен Асатрян предложил выпускать машины премиум-класса, собираемые в основном из импортруемых комплектующих. Были разработаны седаны «Юрий Долгорукий», «Князь Владимир», «Иван Калита» и даже купе «Дуэт». Часть этих машин выкупало правительство Москвы, на «Князе Владимире» ездил мэр Юрий Лужков. Но спросом они не пользовались.

В 2001 г. завод выпустил лишь 800 автомобилей, получив 9,6 млрд руб. убытка, и к концу года вновь остановился. Попытки правительства Москвы получить из федеральной собственности 60,4% акций «Москвича» провалились. В 2003 г. на заводе была введена процедура наблюдения. Инвестора найти не удалось, хотя активом в разное время интересовались группы ГАЗ и СОК. А в 2006 г. на заводе было запущено конкурсное производство.

Крупнейшим активом «Москвича», который удалось реализовать, стали два участка земли площадью по 100 га вместе с цехами. Их за 5,55 млрд руб. в 2006 г. купила инвесткомпания «Метрополь», которая собиралась построить на этом месте торгово-деловой комплекс (сейчас идет подготовка проекта планировки участка, рассказал представитель «Метрополя»). Часть земли потом была выкуплена Москвой. На этом участке расположился новый корпус «Автофрамоса» и готовится к открытию производство композитных материалов. Оно заработает в следующем году, обещает чиновник московского правительства.

После завершения конкурсного производства «Москвич» будет ликвидирован. Теперь это уже вопрос считанных дней. В память об автозаводе остались только выпущенные им автомобили, которые продолжают ездить по всему бывшему СССР. В Украине самому «молодому» «Москвичу» - более 12 лет. А массовые поставки этих автомобилей прекратились в 1991-1992 годах. Основная часть парка «Москвичей» еще старше - 1980-1986 гг.

*По инф. Ведомостей*