

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ**

В этом выпуске – новые документы, регулирующие экспертную и оценочную деятельность.

Стоимость эксперто-часа, вводимая Приказом Минюста, является ориентиром для пересмотра затрат на проведение экспертиз и экспертных исследований субъектами предпринимательской деятельности.

Ответ Держкомстата Фонду государственного имущества, который мы публикуем в этом выпуске, будет интересен многим оценщикам.

В рубрике «Калейдоскоп» мы приводим перевод немецкого текста о стоимости экспертиз по определению материального ущерба в Германии, в котором приводится и гонорар эксперта. Стоит лишь отметить, что средняя заработная плата в Германии в прошлом году составляла около 2200 евро.

Мы продолжаем публиковать ответы на вопросы, которые поступают в адрес редакции и Донецкого НИИ судебных экспертиз. 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 Игорь Николаевич, заведующий лабораторией судебных автотовароведческих экспертиз Донецкого НИИ судебных экспертиз, председатель автотовароведческой секции научно-консультативного и методического совета при Министерстве юстиции Украины.

**МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ****НАКАЗ**

18.02.2011 N 570/5

Зареєстровано в Міністерстві  
юстиції України  
22 лютого 2011 р.  
за N 215/18953

Про встановлення нормативної вартості  
однієї експертогодина у 2011 році

Відповідно до пункту 1-2 постанови Кабінету Міністрів України від 01.07.96 N 710 «Про затвердження Інструкції про порядок і розміри відшкодування витрат та виплати винагороди особам, що викликаються до органів дізнання, досудового слідства, прокуратури, суду або до органів, у провадженні яких перебувають справи про адміністративні правопорушення, та виплати державним спеціалізованим установам судової експертизи за виконання їх працівниками функцій експертів і спеціалістів» (із змінами) та з метою впорядкування вартості проведення експертиз у науково-дослідних установах судових експертиз Міністерства юстиції України

**НАКАЗУЮ:**

1. Установити, що з урахуванням індексу споживчих цін за 2010 рік нормативна вартість однієї експертогодина у 2011 році становить:

експертиза проста — 46,9 грн;  
експертиза середньої складності — 58,6 грн;  
експертиза особливої складності — 70,5 грн.

2. Директорам науково-дослідних установ судових експертиз забезпечити складання калькуляцій вартості проведення експертиз згідно із встановленою нормативною вартістю однієї експертогодина у 2011 році.

3. Управлінню експертного забезпечення правосуддя (Л.М.Головченко) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію відповідно до Указу Президента України від 03.10.92 N 493 «Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади» (із змінами).

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Притику Ю.Д.

**ДЕРЖАВНИЙ КОМІТЕТ СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ**  
(Держкомстат)

вул. Шота Руставелі, 3, м. Київ, 01023  
тел.(044)287-24-22, факс (044)233-37-39, телетайп 132-168,  
E-mail:office@ukrstat.gov.ua, www. ukrstat.gov.ua

**08.02.2011 № 14/3-12/57 на № 10-36-16 від 04.01.2011**  
**№ 10-36-128 від 06.01.2011**

**Фонд державного майна України**

Держкомстат розглянув питання щодо внесення змін до національних стандартів ДК 009:2005 «Класифікація видів економічної діяльності» та ДК 009:2010 (КВЕД) у частині створення окремого підкласу «Оціночна діяльність» і повідомляє.

За методологічними засадами, принципами побудови та призначенням КВЕД є статистичною класифікацією, гармонізованою з міжнародною стандартною статистичною Класифікацією видів економічної діяльності Європейського Союзу (НАСЕ). КВЕД створено як інструментарій для систематизації та групування інформації у стандартний формат, що дозволяє обробляти, аналізувати та поширювати статистичні дані у стандартизованому вигляді.

Об'єктами класифікації за КВЕД є види економічної діяльності юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців, які класифікуються залежно від витрат на виробництво, процесу виробництва та випуску продукції (товарів та послуг). Головним призначенням КВЕД є визначення та кодування основного та другорядних видів економічної діяльності суб'єктів господарювання, тобто видів економічної діяльності з виробництва товарів чи послуг, на які припадає найбільший внесок у валову додану вартість. Допоміжна діяльність, результати якої використовуються суб'єктом господарювання з метою забезпечення його основного та другорядних видів економічної діяльності, не підлягає окремому кодуванню за КВЕД і зазвичай враховується разом з основною діяльністю суб'єкта господарювання. Але, як виняток, суб'єктів господарювання, які здійснюють виключно допоміжну діяльність, класифікують як таких, що здійснюють цю допоміжну діяльність або за основною діяльністю головного підприємства.

Відповідно до статті 4 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», професійна оціночна діяльність – це діяльність оцінювачів та суб'єктів оціночної діяльності, визнаних такими відповідно до положень цього Закону, яка полягає в організаційному, методичному та практичному забезпеченні проведення оцінки майна, розгляді та підготовці висновків щодо вартості майна. Оціночна діяльність здійснюється:

- суб'єктами господарювання – фізичними особами – підприємцями, а також юридичними особами, які здійснюють господарську діяльність, у складі яких працює хоча б один оцінювач, та які отримали сертифікат оціночної діяльності
- органами державної влади та органами місцевого самоврядування, які отримали повноваження на здійснення оціночної діяльності в процесі виконання функцій з управління та розпорядження державним майном та (або) майном, що є у комунальній власності, та у складі яких працюють оцінювачі.

Зважаючи на це та беручи до уваги, що класифікації за КВЕД підлягає безпосередньо діяльність суб'єкта господарювання, а не окремих фахівців, які діють у його складі, професійна діяльність оцінювачів не розглядається як економічна.

Слід також зазначити, що оціночна діяльність є допоміжним видом діяльності, оскільки, виходячи з положень Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», вона поглинається основною діяльністю суб'єкта господарювання, до складу якого входить оцінювач, і може класифікуватися залежно від мети діяльності суб'єкта господарювання в таких позиціях КВЕД (ДК 009:2005):

- діяльність професійних оцінювачів з оцінки нерухомості класифікується у підкласі 70.31.0 «Діяльність агентств нерухомості»;
- оцінка майна у зв'язку з його страхуванням відноситься до підкласу 66.03.0 «Інші послуги у сфері страхування»;
- оцінка завданих майнових витрат та збитків – до підкласу 67.20.0 «Допоміжна діяльність у сфері страхування та пенсійного забезпечення»;
- оцінка цілісних майнових комплексів та їх фінансового стану, пов'язана з інвестуванням, передаванням, злиттям чи придбанням – до підкласу 74.14.0 «Консультавання з питань комерційної діяльності та управління», який, окрім консультаційних послуг, включає практичну допомогу з цих питань;
- оцінка якості будівництва – до класу 74.20.1 « Діяльність у сфері інжинірингу»;
- інші види оціночної діяльності – до підкласу 74.87.0 «Надання інших комерційних послуг».

Такий підхід до класифікації допоміжної діяльності цілком відповідає принципам гармонізації КВЕД з базовою статистичною класифікацією НАСЕ.

Таким чином, з огляду на вищезазначене, створення окремого підкласу «Оціночна діяльність» у КВЕД (ДК 009:2005), побудованій на основі НАСЕ (rev. 1.1, 2002), та у КВЕД (ДК 009:2010), побудованій на основі НАСЕ (rev. 2, 2006), є недоцільним з точки зору принципів гармонізації національних статистичних класифікацій з їх міжнародними аналогами.

Стосовно віднесення професійної оціночної діяльності до консультаційних послуг слід зазначити, що аспекти її здійснення не обмежується наданням консультаційних послуг, оскільки згідно із статтею 4 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» оціночна діяльність може здійснюватися у формі практичної діяльності з оцінки майна, консультаційної діяльності, рецензування звіту про оцінку майна (акта оцінки майна), методичного забезпечення оцінки майна та навчальної діяльності оцінювачів.

Зважаючи на переважно статистичне призначення КВЕД, її застосування для цілей кодування послуг, у тому числі консультаційних, посилення на які містить пункт в) статті 186.3 Податкового кодексу України, виходить за межі повноважень органів державної статистики. Використання КВЕД поза межами статистичної системи можливе за власними правилами користувачів, які супроводжують і відповідають за належне пояснення такого використання.

Заступник Голови

В.І. Колесник

Вопросы приводятся в формулировках, соответствующих оригиналу обращения.

**Вопрос:** Чи враховується значення  $E_3$  при розрахунку вартості відновлювального ремонту КТЗ та вартості матеріального збитку, завданого власнику КТЗ, якщо на момент огляду пошкодженого автомобіля у нього відсутні пошкодження, передбачені підпунктом б) п.7.39 Методики, строк експлуатації не перевищує 5 років для КТЗ країн СНД або 7 років для КТЗ інших країн, пробіг не перевищує нормативний, однак раніше автомобіль має пошкодження кузовних деталей (крил, боковин і т.п.) або однієї деталі кузова (крила, боковини і т.п.), які не призвели до зміни геометрії силових деталей кузова (каркасу) та були замінені ремонтом на нові?

**Ответ:** Прежде всего, следует отметить, что при расчете стоимости восстановительного ремонта (в отличие от стоимости материального ущерба) коэффициент физического износа  $E_3$  вообще не рассчитывается.

При расчете стоимости материального ущерба, в контексте приведенного вопроса, как раз и необходимо учитывать требования подпункта б) пункта 7.39 Методики.

«7.39. Винятком стосовно використання зазначених вимог є:

.....

б) якщо складові частини кузова, кабіни, рами відновлювали ремонтом або вони мають корозійні руйнування чи пошкодження у вигляді деформації;

.....»

При этом следует исходить из того, что операция «замена» составной тоже является ремонтной операцией, т.е. замена крыла является ремонтной операцией кузовной составной, предусматривающей в дальнейшем расчет  $E_3$  для всего автомобиля.

Методика предусматривает необходимость расчета коэффициента физического износа при любой деформации, приведшей к изменению геометрической формы (пластической деформации) любой кузовной составной, а не только тех составных, деформация которых приводит к наиболее тяжелым последствиям для автомобиля – возникновению перекоса.

Вообще, под деформацией (от лат. *deformatio* — «искажение») понимают изменение взаимного положения частиц тела, связанное с их перемещением друг относительно друга. Деформация представляет собой результат изменения межатомных расстояний и перегруппировки блоков атомов. Пластические деформации, о которых в данном случае идет речь — это необратимые деформации, вызванные изменением напряжений, которые в свою очередь является причиной изменения свойств металла, и, как правило, оказывают негативное влияние на его коррозионную стойкость, долговечность конструкции и т.д.

**Вопрос:** Крыло автомобиля и капот до ДТП подкрашивались из-за мелких царапин от камней и веток. Являются ли это основанием для расчета износа после ДТП?

**Ответ:** Да, является. Окраска автомобиля (полная, частичная, «пятном» и т.д.) — это ремонтная операция. Крыло и капот — кузовные составные. В соответствии с п. 7.39 б) Методики — ремонтная операция в отношении к кузовной составной, является основанием для расчета износа. При этом не имеет значения, что явилось причиной покраски кузовной составной, тем более что и определить это после окраски весьма затруднительно, а чаще всего и невозможно.

**Вопрос:** Подпунктом б) пункта 7.39 Методики установлено, что при восстановительном ремонте составных кузова, кабины, рамы или их коррозионных разрушениях или деформациях, коэффициент физического износа рассчитывается. Какие детали относятся к «составным кузова, кабины, рамы»? Относится ли к кузовным составным крыло съемное, бампер передний (задний)?

**Ответ:** Конструктивно, базовой деталью легкового автомобиля является его кузов. При общем многообразии конструкции и классификации кузовов легковых автомобилей, в них можно выделить детали, формирующие каркас (корпус) и остальные детали, являющиеся съемными (двери, капот, крышка багажника). Надо отметить, что отдельные производители КТС относят указанные навесные детали к позиции «кузов в сборе», а другие — нет.

К кузову могут крепиться и детали облицовки и обивки (салона, багажника), бампер (передний, задний), сидения, люк и т.д., однако они не являются составными непосредственно самого кузова, как сборочной единицы.

Каркас несущего кузова является основным конструктивно-каркасным элементом и представляет собой жесткую механическую систему, что определяет форму и размеры КТС (пространственную геометрию), и является основой для монтажа узлов, агрегатов, деталей, механизмов и систем. По большому счету, каркас кузова состоит из деталей, соединенных между собой неразъемно с помощью сварки, клея и т.д.

В каркасе кузова особое место занимает каркас салона — его конструктивная часть, ограничивающая расположение водителя и пассажиров в автомобиле. К каркасу салона предъявляются особые требования с точки зрения пассивной безопасности, заключающиеся как в форме, так и материалах конструкции.

В каркасе кузова основную роль играют несущие детали (первичные и вторичные), через которые и принимаются и передаются, как по цепочке статистические усилия от опорной поверхности и динамические усилия при контактном взаимодействии автомобиля с другими объектами.

Именно возможность передачи кузовной деталью «аварийного», штатного усилия от точки его приложения дальше, соседним деталям и определяет, прежде всего, целевую направленность п.7.39.б). Именно такая передача усилий объясняет деформации в задней части автомобиля при сильном фронтальном, переднем столкновении автомобилей (для деталей и агрегатов с значительной массой еще необходимо учитывать и инерционные силы). Кроме этого, в основу целевой направленности п.7.39.б) также заложены и требования к сохранению важнейших конструктивных характеристик кузова, как жесткость и

коррозионную стойкость, определяющих его долговечность. Другими словами, любая деформация кузова и его составной рассматривается как результат негативного воздействия на базовую составную автомобиля, достаточный для того, чтобы его учитывать путем расчета коэффициента физического износа автомобиля.

Ни двери, ни капот, ни крышка багажника, ни съемные крылья не относятся ни к каркасу салона, ни к каркасу кузова, это – навесные элементы которые, тем не менее, относятся к кузовным деталям. Эти детали не соединены жестко в единое целое с каркасом кузова, а потому участвуют в передаче усилий в кинематической цепочке от места приложения силы (от опорной поверхности дороги или от места контакта при ДТП) весьма относительно. Эти детали гораздо в меньшей степени, чем несущие элементы передают динамические усилия, а также в меньшей степени, но влияют на жесткость конструкции автомобиля (а этот параметр является, пожалуй, важнейшим в конструкции автомобиля). В то же время, указанные навесные детали являются определенным индикатором в контроле правильности геометрии кузова автомобиля (соответствия заводским требованиям в проемах капота, багажника, дверей), в том числе, и от предыдущих аварий. Перечисленная роль указанных навесных кузовных деталей и определяет необходимость учета их технического состояния при расчете  $E_3$ , что отражено в п.7.39 б). Кроме того, как было указано выше, отдельные производители КТС относят данные детали непосредственно к кузову.

Навесные детали, равно как и панели каркаса кузова (панели крыши, задка, боковины и т.д.) могут иметь опосредованные деформации, образовавшиеся не от непосредственного контакта с другим объектом, а как результат передачи усилия по кинематической цепочке от деталей, участвовавших в аварийном контакте.

Остальные детали автомобиля – молдинги, решетки радиатора, бамперы передний и задний, стекла и т.д., либо не участвуют в передаче усилий в кинематической цепочке, поскольку разрушаются до момента передачи усилия, либо не влияют на жесткость конструкции автомобиля. Нет оснований утверждать, что повреждение указанных деталей обусловило передачу значительных усилий другим кузовным составным кузова и повлияло на жесткость конструкции автомобиля. Если за поврежденным бампером деформирована и кузовная панель, то ее (панели) деформация обусловлена не передачей усилия от бампера к панели, а тем, что контактировавший объект «достал» до этой панели.

Таким образом, в контексте требований п.7.39 б) Методики, крыло съемное относится к кузовным составным, а бампер передний (задний) – нет. Для однозначного применения экспертами понятия кузовная деталь, разработчиками Методики понятие «составная часть кузова, кабины, рамы» раскрыто в приложении 7 к Методике. Таблицы приложения 7 к Методике содержат перечень деталей, которые в данной Методике относятся к кузовным, что отражено в самом названии приложения № 7 – «Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту складових частин кузовів, кабін та рам КТЗ».

**Вопрос:** *Рассчитывается ли коэффициент физического износа при наличии поврежденный бампера в виде деформации или если их восстанавливали ремонт?*

**Ответ:** Как было указано выше, бампер (передний, задний), не относится к составным кузова, в контексте требований п.7.39 б).

Повреждение бампера, независимо от сложности такого повреждения, не является основанием для расчета коэффициента физического износа автомобиля. Но если бампер до рассматриваемого события происшествия (страхового случая) уже восстанавливался любым предусмотренным способом (в том числе путем окраски), то в соответствии с требованиями п. 7.36 ч.1 Методики необходимо учитывать его (бампера) техническое состояние, что в свою очередь предусматривает в этом случае расчет коэффициента износа самого бампера. Следует подчеркнуть - коэффициент износа бампера, а не всего автомобиля.

*«7.36. Ринкова вартість окремої складової частини враховує її комплектність і фактичний технічний стан, умови, у яких вона експлуатувалася (зберігалася), особливості кон'юнктури ринку регіону.*

*.....»*

При этом очевидным является то, что операция замены бампера без его окраски до рассматриваемого события происшествия дает основание учесть его техническое состояние путем принятия нулевого значения  $E_3$  для бампера. Ключевым в понимании этого является то, что речь идет об износе отдельного узла, у которого ни какая из его составных не подвергалась никакому ремонтному воздействию, и была установлена в том виде, как ее выпускает изготовитель (естественно, речь идет об оригинальных составных).

Если бы речь шла об износе узла, составная часть которого бы была заменена, то в этом случае коэффициент физического износа такого узла рассчитывался бы в общем порядке (т.е. был бы отличен от нуля).  $E_3$  также подлежит расчету и при окраске такого узла.

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ КАЛЕЙДОСКОП

### В Германии

#### Оплата экспертиз по определению ущерба в Германии по состоянию на 01.11.2009 года (перевод с немецкого)

Стоимость экспертизы по определению стоимости материального ущерба в Германии (по данным Немецкого союза экспертов) складывается из стоимости гонорара эксперта и необходимых дополнительных стоимостей, в которые входит стоимость фотографий, канцелярских принадлежностей, стоимости телефонных разговоров, стоимость выезда и НДС и зависит от суммы повреждений.

Сумма повреждения Чистая стоимость ущерба	Стоимость экспертизы с учетом гонорара эксперта	Чистый доход эксперта
500.00 €	206.00€	173.50 €
750.00 €	242.00€	203.50 €
1.000.00 €	288.00€	242.00 €
1.250.00 €	321.00€	269.50 €
1.500.00 €	351.00€	295.00 €
1.750.00 €	379.00€	318.50 €
2.000.00 €	402.00€	338.00 €
2.250.00 €	424.00€	356.00 €
2.500.00 €	448.00€	376.50 €
2.750.00 €	466.00€	392.00 €
3.000.00 €	488.00€	410.00 €
3.250.00 €	505.00€	424.50 €
3.500.00 €	527.00€	442.50 €
3.750.00 €	544.00€	457.00 €
4.000.00 €	563.00€	473.50 €
4.250.00 €	580.00€	487.00 €
4.500.00 €	599.00€	503.00 €
4.750.00 €	615.00€	517.00 €
5.000.00 €	630.00€	529.50 €
5.250.00 €	645.00€	542.00 €
5.500.00 €	659.00€	554.00 €
5.750.00 €	674.00€	566.50 €
6.000.00 €	690.00€	580.00 €
6.500.00 €	718.00€	603.50 €
7.000.00 €	743.00€	624.00 €
7.500.00 €	772.00€	648.50 €
8.000.00 €	793.00€	666.50 €
8.500.00 €	818.00€	687.00 €
9.000.00 €	848.00€	713.00 €
9.500.00 €	880.00€	739.50 €
10.000.00 €	912.00€	766.00 €
10.500.00 €	942.00€	792.00 €
11.000.00 €	968.00€	813.50 €
11.500.00 €	998.00€	838.50 €
12.000.00 €	1.025.00€	861.00 €
12.500.00 €	1.051.00€	883.50 €
13.000.00 €	1.077.00€	905.00 €
13.500.00 €	1.100.00€	924.50 €
14.000.00 €	1.122.00€	942.50 €
14.500.00 €	1.150.00€	966.50 €
15.000.00 €	1.176.00€	988.00 €
16.000.00 €	1.216.00€	1.021.50 €
17.000.00 €	1.258.00€	1.057.50 €
18.000.00 €	1.300.00€	1.092.50 €
19.000.00 €	1.352.00€	1.136.00 €
20.000.00 €	1.392.00€	1.170.00 €
21.000.00 €	1.434.00€	1.205.00 €
22.000.00 €	1.486.00€	1.248.50 €
23.000.00 €	1.537.00€	1.291.50 €
24.000.00 €	1.576.00€	1.324.00 €
25.000.00 €	1.628.00€	1.368.00 €
26.000.00 €	1.690.00€	1.420.00 €
27.000.00 €	1.738.00€	1.460.50 €
28.000.00 €	1.783.00€	1.498.00 €
29.000.00 €	1.824.00€	1.533.00 €
30.000.00 €	1.890.00€	1.588.50 €
Стоимость выезда(4)	10.00 €	8.40 €
Использование результатов биржевых торгов для определения остаточной стоимости	20.83 €	17.50 €

1) Для определения стоимости ущерба принимается стоимость ремонта. Для полностью поврежденных ТС в этом случае принимается стоимость brutto (по аналогии с украинской Методикой – рыночная стоимость (ред.)) с учетом утилизации.

2) Данная таблица действительна только для легковых ТС, для грузовых и других ТС не применяется.

3) Общая стоимость экспертизы включает дополнительные стоимости (выезд, стоимость фотографий, канцелярские принадлежности, телефонные переговоры и НДС)

4) Если осмотр проводится на удалении более чем 30 км, возрастает гонорар на 8,40 € нетто, и при использовании результатов биржи для определения остаточной стоимости на 17,50 € нетто.

5) Предлагаемая таблица базируется на стоимости гонораров BVSK СЭ ФРГ, обсуждена на семинаре. Дополнительные стоимости рассчитаны на основании наблюдений.

6) Предлагаемая таблица не является обязательной для эксперта.

## В Украине

**Корпорация «Богдан», один из крупнейших субъектов автомобильного рынка Украины, прогнозирует, что стоимость автомобиля Lifan, эксклюзивную дистрибуцию которого начинает корпорация, в розничной продаже будет начинаться от 80 тыс. грн**

Как сообщил агентству «Интерфакс-Украина» пресс-секретарь корпорации Сергей Красуля, по такой цене будет продаваться Lifan 320 (В-класс), который на первом этапе (в 2011 году) будет представлен в одной комплектации. Автомобиль С-класса Lifan 520 будет поставляться в Украину в трех вариантах комплектации и в двух вариантах кузова - хэтчбек и седан (по цене около 90-100 тыс. грн), а представитель С-High класса Lifan 620 - в одной комплектации по цене максимум 110 тыс. грн. «В дальнейшем планируется расширение модельного ряда», - отметил С.Красуля.

Он напомнил, что в числе конкурентов Lifan на украинском рынке в В-классе - автомобили Chery Kimo (цена авто 2010 года выпуска в люксовой комплектации - 76,64 тыс. грн), хэтчбек Chevrolet Aveo (около 100 тыс. грн) (обе представляет корпорация УкрАВТО) в С-классе - ZAZ Lanos (от 72 тыс. грн), Zaz Forza (от 79,6 тыс. грн, представляет корпорация УкрАВТО), Geely МК (от 80,9 тыс. грн, представляет ГК АИС), Renault Logan; Chery Elara, Geely FC.

Как сообщалось, корпорация «Богдан» и китайская Chongqing Lifan Industry (Group) подписали долгосрочный контракт на эксклюзивную дистрибуцию всего модельного ряда автомобилей Lifan в Украине. Продажи и обслуживание авто в сети корпорации начнутся уже во втором квартале текущего года. Планом продаж корпорации «Богдан» на текущий год предусмотрена реализация не менее 750 автомобилей под брендом Lifan. В дальнейшем продажи будут расти в соответствии с рыночной конъюнктурой.

В перечне обсуждаемых вопросов с китайским партнером, главное место занимает вопрос расширения рынков сбыта на территории стран СНГ (для чего необходимо производство автомобиля в Украине и доведение уровня локализации до более 50%). «Будучи вторым по объемам производства автопроизводителем в Украине, корпорация заинтересована в производстве этого автомобиля, но пока речь идет только о дистрибуции», - отметил агентству С.Красуля.

Lifan 320 впервые был показан на Пекинском автосалоне в 2008 году, дизайн автомобиля копирует Mini Cooper. В основе компактного пятиместного седана Lifan 520 - несколько измененная платформа седана Citroen ZX Fukang, который выпускается на совместном предприятии Citroen-Dongfeng.

Производство экономичного седана Lifan 620 (в России известен как Lifan Solano) освоено на заводе компании Derways в Черкесске (РФ), где в текущем году планируется начать и производство Lifan 320

<http://www.autocentre.ua/news/Automobiles/lifan-520-38239.html>

**В парламенте принят закон, упрощающий оформление материалов ДТП, если в аварии никто не погиб и не пострадал, а повреждены только транспортные средства.**

Закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно ДТП и выплат страхового возмещения» был разработан группой депутатов еще в прошлом году и вносит изменения в Кодекс Украины об административных правонарушениях, информирует [www.autoconsulting.com.ua](http://www.autoconsulting.com.ua).

Как сообщает информуправление аппарата Верховной Рады, статья 124 КоАП дополнена примечанием следующего содержания: «Лицо, гражданско-правовая ответственность которого застрахована, освобождается от административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, повлекшее повреждение транспортных средств, при условии, что участники ДТП воспользовались правом совместно составить сообщение об этом происшествии в соответствии с Законом Украины «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств».

Авторы закона отмечают, что за 2009 год только в 16% ДТП были пострадавшие, то есть большая часть ДТП могла быть оформлена без участия ГАИ, силами самих застрахованных участников происшествия. Пока же законом установлено, что материалы всех без исключения ДТП оформляются исключительно органами внутренних дел. Поэтому попавшие в аварию граждане вынуждены часами дожидаться приезда сотрудников милиции.

Таким образом, в случае, когда в ДТП нет пострадавших, обе машины застрахованы, а оба водителя трезвые и согласны с причинами аварии, водитель, у которого есть полис автогражданки, освобождается от административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения - не платит штраф и не рискует лишиться прав. Также в этом случае водителям не обязательно вызывать на место ДТП гаишников, а лишь представителей страховой компании

[autocentre.ua](http://autocentre.ua) Всеукраинский автомобильный портал

**«ЗАЗ» будет выпускать другие автомобили Chery**

Вице-президент Chery Джу Бирен заявил на презентации Forza в Запорожье, что компания намеревается выпускать и другие модели компании на «ЗАЗе». И продавать их в различных странах, в том числе европейских.

За 4 года присутствия в Украине автомобилей марки Chery было реализовано более 17 тыс. машин. «Это - первая модель, производство которой налажено в Украине, - говорит Джу Бирен, вице-президент Chery Automotive Co. - И это первый шаг. Только что мы обсуждали с руководством завода, какие еще модели будем выпускать в Запорожье». По словам Джу, ввозить китайские автомобили в Россию невыгодно - из-за наличия 35-% пошлины цена на эти машины становится неконкурентоспособной. Зато если выпускать автомобили в Украине, при условии 51-% локализации в стране, в Россию они будут ввозиться беспрошечно. Мы намерены использовать это конкурентное преимущество для выхода на новые для нас рынки.

Почетный вице-президент корпорации «УкрАвто», народный депутат Украины Таризл Васадзе в четверг 17 февраля 2011 г. на презентации нового автомобиля ZAZ Forza сообщил, что вместе с Chery будут выходить не только на рынки России и СНГ, но и Европы. Напомним, что сегодня Chery присутствует на европейском рынке только в виде совместного предприятия в Италии, но популярность этих моделей невелика. Выпуск автомобилей в Украине может способствовать продвижению новых моделей Chery в Европе. Понятно, что для того, чтобы эти автомобили допустили на рынки Западной Европы, придется пройти ряд испытаний (краш-тесты), довести нормы выбросов вредных газов до Евро 5 и т.д. Но через 1-2 года, когда Украина войдет в Зону свободной торговли с ЕС и обнулит пошлины, эта работа будет выполнена. И тогда автомобили «ЗАЗа» смогут поставаться в Европу. Думаю, доступные по цене автомобили найдут покупателя и в Европе, - говорит Таризл Васадзе.

Николай Евдокименко, председатель правления Запорожского автозавода сообщил, что уже сейчас идет подготовка к производству новых моделей - в частности, в цехе сварке освобождена площадка, в прессовое производство завезено оборудование. Уже в конце 2011 года или начале 2012 года на «ЗАЗе» будет начато производство новой модели, причем с локализацией около 60%. Предположительно это будет Chevrolet Aveo нынешнего поколения. Сейчас локализация Forza - 51%, которая достигнута благодаря штамповке мелких деталей, производству сидений, панели приборов, элементы подвесок, сборку двигателя в Мелитополе. Инвестиции в проект выпуска Forza составили 30 млн. долларов. Какая именно модель Chery будет выпускаться на «ЗАЗе», станет известно уже через 3-4 месяца

*autocentre.ua Всеукраинский автомобильный портал*

**В России****Обязан доплатить.**

**Высший арбитражный суд (ВАС) РФ поставил точку в вопросе о том, должен ли виновник ДТП выплачивать пострадавшему компенсацию, если возмещения по «автогражданке» не хватило для ремонта машины.**

До сих пор такие споры в судах решались по-разному. Одни судьи, ссылаясь на Закон «Об ОСАГО», считали, что компенсировать расходы – дело только страховой компании. Другие обязывали виновника аварии доплачивать недостающую сумму, поскольку, согласно Гражданскому кодексу РФ, причинитель вреда должен возместить его полностью.

Теперь ВАС установил, что при рассмотрении подобных дел следует ориентироваться именно на ГК РФ. То есть, если страховки для ремонта машины не хватит, виновник ДТП будет доплачивать недостающую сумму из своего кармана.

Эксперты полагают, что такое решение вызовет вал обращений в суды автомобилистов, пострадавших в ДТП. Ведь, по статистике, компенсаций по ОСАГО на полный ремонт машины хватает лишь на 35-40% случаев.

*Инф. Клаксон 04 2011*

**Без осмотра.**

**Процедуры регистрации автомобиля и снятия его с учета скоро значительно упростятся. А номер на новую машину можно будет получить непосредственно в дилерском центре.**

При постановке на учет в ГИБДД перестанут проверять номера двигателя, ограничившись сверкой VIN – номера. Это существенно упрощает процедуру регистрации, особенно подержанных автомобилей, у которых коррозия съедает цифры на моторе и приходится везти автомобиль на криминалистическую экспертизу (а она порой длится неделями), чтобы доказать его юридическую чистоту.

В случае продажи машины не придется ехать в ГИБДД, чтобы снять ее с учета. Надо будет лишь заключить договор купли-продажи. Покупатель предъявит копию этого договора в регистрационное подразделение, и там в ПТС, свидетельство о регистрации и в базы данных занесут информацию о новом собственнике. Правда, такая схема первое время станет работать только в тех случаях, когда продавец и покупатель машины зарегистрированы в одном регионе.

В перспективе МВД намерено разрешить регистрацию новых автомобилей прямо в автосалоне: увеличить с нынешних пяти суток до месяца срок (если не выдавались транзитные номера), в течение которого машина должна быть поставлена на учет; организовать аукционы по продаже регистрационных номеров с понравившимися комбинациями букв и цифр.

Как нередко бывает, нововведения несут автовладельцам не только блага, но и строгости. Если сейчас за езду с просроченными транзитными номерами положен только штраф 800 рублей, то в ближайшем будущем карать за это станут лишением прав на срок до трех месяцев. По завершении временной регистрации (20 суток) машина будет автоматически сниматься с учета, а значит, и наказание будет определяться по другой статье КоАП.

*Инф. Клаксон 04 2011*