

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ

Сегодня мы приводим текст анонсируемой в прошлом выпуске «БА» статьи заведующего лабораторией инженерно-технических исследований Донецкого НИИСЭ Новоселецкого И.Н. об особенностях расчета материального ущерба, транспортных средств, поврежденных коррозией. Отмеченные в статье вопросы обсуждались на заседании автотовароведческой секции научно-консультативного и методического совета при Министерстве юстиции Украины. Некоторые аспекты затронутой в статье темы предстоит еще детализировать и уточнять в ходе разработок, ведущихся в системе НИИ Минюста Украины.

В последнее время активно обсуждается вопрос о уплате сбора в Пенсионный фонд при отчуждении транспортных средств. По инициативе Президента Украины правительством уже предпринят ряд мер и ведется работа по усовершенствованию этой процедуры. Мы сочли необходимым разместить в выпуске краткое описание предпринятых правительством действий, используя информацию с сайта autoconsulting.com.ua. Вместе с тем, на сегодняшний день уплата сбора в Пенсионный фонд не отменена. Именно это обстоятельство делает крайне интересным решение окружного административного суда г. Киева по вопросу о том, кто должен (или должен был) платить сбор в Пенсионный фонд Украины при отчуждении транспортного средства. В контексте информации по этой теме в нашем «Информационном калейдоскопе», фраза «должен был», приобретает особый смысл.

Анализ технического состояния составной до события происшествия при определении стоимости материального ущерба

И.Н. Новоселецкий – заведующий лабораторией инженерно-технических исследований Донецкого НИИСЭ, председатель автотовароведческой секции научно-консультативного и методического совета при Министерстве юстиции Украины

Тема данной статьи определяется вопросом из почты в адрес Донецкого НИИСЭ

Вопрос: Как учитываются коррозионные повреждения кузовной составной (например: капота) при дальнейшем ее повреждении в результате страхового случая, влекущего за собой:

- а) замену капота;
- б) ремонт капота с его рихтовкой и окраской;
- в) только окраску составной ?

Рассматриваемая проблема касается не только коррозионных, но и других повреждениях, которые имели место до рассматриваемого события происшествия.

Тем не менее, начать необходимо с самих коррозионных повреждений.

1. Коррозионные повреждения как объект исследования

Сама по себе это достаточно большая тема, которую невозможно осветить в пределах этой статьи. Отметить можно лишь некоторые концептуальные моменты:

- коррозию можно устранить только путем удаления поврежденного слоя металла. При других способах борьбы с коррозией, ее (коррозию) можно лишь приостановить, замедлить;
- при удалении поврежденных коррозией слоев металла, изменяется толщина составной которая предусмотрена изготовителем, что, в общем-то, является недопустимым конструктивным вмешательством. Предполагаемая при ремонтных воздействиях «зачистка» коррозионно-поврежденных участков должна учитывать глубину и тип коррозии («зачистка» проводится на уровне поверхностного слоя металла);

- существует несколько типов коррозионных повреждений, отличающиеся размерами, глубиной и природой возникновения и своего проявления (см. таблицу 1 Приложения). Практически все коррозионные повреждения приводят к критическим последствиям для составной. При определении ущерба, коррозионные повреждения рассматриваются с точки зрения того: определяют ли они состояние составной колесного транспортного средства (далее – КТС) как работоспособное на момент исследования, или нет;

- с точки зрения оценки КТС, коррозия может быть учтена или в виде процентного снижения стоимости (фактор – Дз), без калькуляции затрат на проведение ремонтного воздействия или посредством коэффициента физического износа (Ез) при замене коррозионно-уничтоженной составной.

Определяющим здесь является тип коррозионного повреждения, степень его выраженности. Возможен вариант, когда коррозионные повреждения определяют состояние кузовной как неработоспособное, исключаящее в полной мере способность выполнять составной заданные функции (нарушение целостности, уменьшение прочности в местах соединения с другими составными или элементами крепления и т.д.). В этом случае никакие последующие механические повреждения составной в результате деформации, уже принципиально не изменят неработоспособного ее состояния, что не позволяет говорить о причиненном ущербе, или по крайней мере произвести соответствующий его расчет. Составная нуждалась в замене до ее механического повреждения.

2. Принципы расчета материального ущерба

Дальнейшее исследование необходимо продолжить с описания принципов, которые закладываются в методологию расчета материального ущерба, причиненного владельцу транспортного средства. А именно:

1. Принцип соблюдения технологии ремонта, установленной нормативными документами, в том числе и изготовителя.

Данный принцип является безусловным, т.е. присутствующим всегда.

Особенностью восстановления КТС является то, что кроме операций замены поврежденных составных, применяются еще и операции их непосредственного ремонта (правки, окраски и т.д.). Т.е. восстановление может быть как с использованием новых запасных частей и материалов, так и без них.

Важным моментом, вытекающим из данного принципа является то, что установка подержанной составной со вторичного рынка (снятой с поврежденного или бывшего в эксплуатации КТС), вместо поврежденной – не предусмотрена изготовителем, исключает его гарантийные обязательства и при определении ущерба в стоимостном значении – неприменима. Возможна лишь установка подержанных узлов, агрегатов (генератор, стартер, двигатель, КПП и т.д.) из обменного фонда сертифицированных сервисных центров, предусмотренных изготовителем КТС. Установка подержанных составных вместо поврежденных, возможна лишь владельцами КТС в рамках ремонта, проводимого по личной инициативе. Ответственность за последствия такого ремонта и возможные риски ложится на владельца КТС.

2. Принцип законности, предусматривающий в данном случае следование понятию материального ущерба, подходов к его определению, изложенным в украинском законодательстве. В частности:

а) за основу понятия материального ущерба приняты положения ст. 22 Гражданского кодекса (далее – ГК) Украины: *«Збитками є: 1) втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки)».*

Указанный принцип определяет, что ущерб в денежном эквиваленте может соответствовать либо стоимости уничтоженного или поврежденного имущества, либо затратам на восстановление поврежденного КТС.

б) способы возмещения ущерба определены в ст. 1192 ГК: *«З урахуванням обставин справи суд за вибором потерпілого може зобов'язати особу, яка завдала шкоди майну, відшкодувати її в натурі (передати річ того ж роду і такої ж якості, полагодити пошкоджену річ тощо) або відшкодувати*

завдані збитки у повному обсязі.

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

в) механизм расчета стоимости ущерба оговорен в нормативном документе - Методике товаро-ведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств, и осуществляется по известной формуле:

$$Y = C_p + C_m + C_c \times (1 - E_3) + BTV \tag{1}$$

где:

C_p - стоимость ремонтно-восстановительных работ, грн;

C_m - стоимость необходимых для ремонта материалов, грн;

C_c - стоимость новых составных, которые подлежат замене во время ремонта, грн;

BTV - величина потери товарной стоимости;

Это означает, что учет ущерба с учетом всех обстоятельств, отражающих предыдущее состояние КТС (составной), должен иметь отражение посредством величин, входящих в эту формулу.

3. Анализ и учет повреждений

Теперь подробнее остановимся на самой ситуации, описанной в самом вопросе. Имеется кузовная составная (капот), которая имеет два разделенных по времени образования повреждения, первым из которых является коррозионное повреждение, а последующим – аварийное повреждение.

Исходя из положений статьи 1192 ГК, предусматривающих под одним из способов возмещения ущерба: «...відшкодувати її в натурі (передати річ того ж роду і такої ж якості,полагодити пошкоджену річ тощо)», позволяет сделать вывод о необходимости восстановления составной КТС до такого ее состояния, которое соответствует имевшему место на момент происшествия. Другими словами, восстановить только аварийное повреждение (без устранения коррозионных повреждений). С этим трудно не согласиться, поскольку в противном случае происходит улучшение технического состояния составной за счет виновной стороны. А последующая формулировка «...або відшкодувати завдані збитки у повному обсязі», констатирует эквивалентность стоимости ущерба стоимости указанных работ (если восстановление в натуре не возможно).

Указанный подход нашел свое воплощение в требовании п. 7.36 ч.1 Методики, согласно которому при определении стоимости составной (в том числе и кузовной), необходимо учитывать ее техническое состояние до момента ее повреждения: «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.».

Но в возмещении ущерба может быть отказано, если как таковой он не был причинен. Если речь идет о возмещении ущерба не в натуре, а в денежном выражении, то если стоимость вещи после события происшествия не изменилась, то и ущерба – не причинено. Если же речь идет о возмещении в натуре (...передати річ того ж роду і такої ж якості,полагодити пошкоджену річ тощо), то критерием является техническое состояние составной (КТС) до аварийного повреждения. Если техническое состояние не ухудшилось, то и говорить о материальном ущербе (естественно, с технической точки зрения) не приходится.

В последнем случае следует исходить из того, что техническое состояние характеризуется такими категориями, как «исправное/неисправное» и (или) «работоспособное/неработоспособное». На этом моменте надо остановиться подробнее.

Понятие «технически неисправная» составная (деталь, узел, агрегат, система) предусматривает любое ее несоответствие конструкторским требованиям изготовителя или иным условиям безопасной ее работы (форма, размеры, зазоры, натяги, посадки, твердость и т.д.). «Неработоспособ-

ность» составной исключает возможность выполнения ею своего функционального назначения. При этом если техническая неисправность может иметь определенные границы, степень выраженности, варьироваться в пределах сложности необходимого ремонтного воздействия, то характеризуя работоспособность несложной составной (в данном случае - капота) можно говорить только о двух фазах: работоспособна или нет (неработоспособность сложного изделия, например автомобиля, может характеризоваться и таким понятием как частичная неработоспособность). Состояние неработоспособности составной является более критичным (более худшим) по сравнению с состоянием неисправности.

4. Методические подходы к раздельному учету повреждений кузовной составной

Анализ технического состояния составной с точки зрения исправности и работоспособности, позволяет сделать вывод о том, что изначально технически неработоспособное состояние кузовной составной при последующем ее повреждении уже не приводит к ухудшению состояния составной, а следовательно и причинению ущерба.

Переход кузовной составной из изначально технически неисправного состояния в неработоспособное означает ухудшение указанной составной, и обуславливает причинение ущерба владельцу транспортного средства.

Исходя из принципа соблюдения технологии ремонта, восстановление указанной составной предусматривает учет обоих повреждений (коррозийного и аварийного). Другими словами выбор ремонтного воздействия определяется исходя из наличия всех повреждений составной.

А вот ущерб от каждого повреждения должен быть разграничен, как разграничен он по источнику его причинения. Но при этом сумма ущерба от наличия каждого из повреждений (коррозийного и в результате события происшествия), естественно должна совпадать с величиной ущерба от итогового (совместного) повреждения составной.

Таким образом, при разделении ущерба учитывается фактор времени его причинения. В нашем случае – первичным является коррозионное повреждение. Это еще раз означает, что например, если коррозионное повреждение было сквозным, обесценивающим тем самым кузовную составную в принципе до нуля (если экономически не целесообразно проведение ремонта этой составной), то никакие в дальнейшем ее повреждения, уже не могли уменьшить ее стоимость, которой вообще в этом случае можно пренебречь.

Второе, что необходимо учитывать, это то, что в соответствии с п.7.39 Методики наличие коррозионных повреждений, предусматривает необходимость учитывать коэффициент физического износа при последующем повреждении и замене составной. Это означает, что посредством коэффициента физического износа уже учтено изначальное коррозионное состояние составной.

Теперь выразим вышеприведенную формулу определения ущерба через призму ущерба от каждого повреждения. При этом, стоимость самих ремонтных работ разобьем по их видам – разборочные/сборочные, слесарные, кузовные, окрасочные.

Ущерб от обоих повреждений будет составлять:

$$Y = [(C_{раз1} + C_{раз2}) + (C_{сл1} + C_{сл2}) + (C_{окр1} + C_{окр2})] + (C_{м1} + C_{м2}) + C_c \times (1 - E_3) + ВТВ \quad (2)$$

где: $C_{раз1}$ - стоимость разборочных /сборочных работ при проведении ремонтных операций по устранению коррозионных повреждений, грн;

$C_{раз2}$ - стоимость разборочных/сборочных работ при устранении повреждений в результате события происшествия, грн;

$C_{сл1}$ - стоимость слесарных, кузовных работ при проведении ремонтных операций по устранению коррозионных повреждений, грн;

$C_{сл2}$ - стоимость разборочных/сборочных работ при устранении повреждений в результате события происшествия, грн;

$C_{окр1}$ - стоимость окрасочных работ при проведении ремонтных операций по устранению коррозионных повреждений, грн;

$C_{окр2}$ - стоимость окрасочных работ при устранении повреждений в результате события происшествия, грн;

В приведенном виде, формула (2) неприменима, поскольку предусматривает дублирование отдельных видов работ, которые в действительности необходимо проводить один раз для комплексного ремонта коррозионного и аварийного повреждения кузовной составной.

Так, поскольку корродированная составная на момент исследования установлена на КТС, то величина $C_{раз1}$ принимается равной нулю. Составную, при необходимости ремонта необходимо демонтировать после события происшествия.

Стоимость $C_{сл1}$ слесарных, кузовных работ при проведении ремонтных операций по устранению коррозионных повреждений, примем также равной нулю, исходя из того, что коррозионное повреждение будет восстанавливаться путем ремонтных воздействий, входящих в номенклатуру окрасочных работ. В противном случае, указанное значение необходимо учитывать.

Из анализа формулы (2) мы видим возможность учета отдельно затрат, как на окраску составной отдельно от аварийного повреждения и отдельно от коррозионного, так возможность отдельного учета материалов окраски.

Проблематичным может быть лишь выделение площади, подлежащей окраске в результате коррозионного повреждения и площади, подлежащей окраске в результате аварийного повреждения. В этом случае необходимо учитывать фактор времени и принцип соблюдения технологии ремонта. Т.е. коррозионные повреждения рассматриваются как первичные. При этом определяется площадь этих повреждений с учетом расширения площади обработки при технологически предусмотренной операции шлифования.

С учетом изложенного, определить подлежащие окраске площади (составной в целом; подлежащая окраске вследствие устранения коррозионных повреждений; подлежащая окраске вследствие устранения коррозионных повреждений) возможно с помощью программных продуктов «АС-смета», «Автобаза» (для ТС производства стран СНГ) или вручную. Площадь можно посчитать и с помощью версии «M95» программы Audatex. Однако, учитывая то обстоятельство, что сейчас поддерживается только версия «Аугога», указанной программы, в которой возможность определения площади кузовной составной исключена, следует исходить из установления процентного соотношения окрашиваемых площадей к общей площади составной.

Другими словами, затраты на окраску вследствие аварийных повреждений, и затраты на окраску вследствие коррозионных повреждений, пропорциональны площадям соответствующих повреждений.

Таким образом, стоимость материалов окраски при ущербе, определяемом аварийными повреждениями капота, имеющем до этого коррозионные повреждения, принимается как произведение стоимости материалов окраски всего капота на коэффициент, представляющий отношение площади капота без коррозионных повреждений к общей площади капота.

Стоимость окрасочных работ в этом случае можно принять с учетом этого же коэффициента.

Остальные затраты на восстановление капота – в соответствии с технологией его ремонта.

Далее рассмотрим возможные варианты коррозионных и аварийных повреждений капота.

В случае если капот до рассматриваемого страхового события имел коррозионные разрушения, обуславливающие его техническую неработоспособность, предусматривающие необходимость его замены, то в смете восстановительного ремонта и калькуляции материального ущерба могут быть учтены только работы по замене капота. В разделе калькуляции, где отражается стоимость составной, должно быть отражено нулевое значение, поскольку ущерб в этой части от повреждения составной, представляющей собой изначально вторичное сырье не произошло. Капот как был, так и остался в состоянии «лома автомобильного». Естественно и отсутствуют затраты в этом случае на необходимость окраски и на сами материалы окраски такого капота. От гипотетического варианта повреждения автомобиля у которого вообще не было капота, указанная схема расчета отличается необходимостью проведения слесарных работ по замене капота.

Рассмотрим вариант, когда капот в состоянии «вторичного сырья» в результате страхового случая получает незначительные повреждения, которые можно устранить без демонтажа капота. В этом случае, нет необходимости и учитывать работы по демонтажу/монтажу, сборке/разборке капота. Сопоставление технического состояния капота до страхового случая с характером повреждения в результате страхового случая обуславливают вывод о том, что произошедшие изменения в составной не ухудшили технического состояния капота (а следовательно и его стоимости), который и до этого находился в неработоспособном состоянии.

Однако, в этом месте следует отметить определенную дискуссионность проблемы. Так коллеги из Львовского НИИ судебных экспертиз в отличие от автора этой статьи, считают, что в некоторых случаях, даже при сквозных, но незначительных по размеру коррозионных разрушениях, кузовная деталь не должна рассматриваться в качестве лома автомобильного, и на вторичном рынке у нее тоже имеется стоимостной эквивалент. На заседании автотовароведческой секции научно-консультативного и методического совета при Министерстве юстиции Украины решено уделить повышенное внимание в научных разработках о стоимости составных, бывших в эксплуатации. Эта тема поручена Донецкому и Львовскому НИИСЭ.

Проведенный анализ отражен в таблице № 2 Приложения к данной статье.

Другие возможные варианты (например, аварийное повреждение расположено поверх коррозионного повреждения) – рассматриваются исходя из рассмотренных выше принципов и подходов.

Правильность проведенных исследований подлежит проверке через призму отражения в полученной стоимости ущерба технического состояния КТС (составной) до повреждения.

5. Предостережения к учету коррозионных повреждений кузовной составной

Исследуя данный вопрос, необходимо остановиться на предостережениях к учету коррозионных повреждений кузовной составной, заключающимся в следующем:

1. Аварийно-поврежденная кузовная составная, выполненная из металла, начинает подвергаться активному коррозионному разрушению в результате повреждения антикоррозионной защиты. Установить дату появления коррозии, как правило, не представляется возможным. Осмотр поврежденного в результате происшествия КТС, как правило, происходит через определенное время после самого происшествия, достаточного для появления коррозионных признаков.

Поэтому в случае, обнаружения коррозии в месте аварийного повреждения кузовной составной (в месте деформации, разрушения, нарушения целостности лакокрасочного покрытия (далее – ЛКП) и т.д.), данное обстоятельство не дает оснований для утверждения об имевшем место изначальном повреждении составной коррозией. *Ущерб в этом случае рассматривается в общем порядке.*

2. Техническое состояние КТС уже отражается в его средней рыночной цене. Существует понятие: «Техническое состояние КТС (составной) соответствует сроку его (ее) эксплуатации». Это означает, что если речь идет об отдельной кузовной составной КТС, то ее техническое состояние предопределяет и цену ее самой и влияет на стоимость КТС в целом и при этом и то и другое должно соответствовать сроку эксплуатации. Применительно к какой-то конкретно составной, например капоту, это означает, что ее состояние, в том числе и лакокрасочного покрытия должно соответствовать сроку его эксплуатации. Поэтому, *неоправданной будет корректировка стоимости такого КТС, и капота в частности, по фактору наличия у него микротрещин, кратеров, сколов ЛКП и т.д., если срок эксплуатации составляет, допустим, 6 лет.*

Для анализа соответствия состояния ЛКП сроку эксплуатации КТС, будет весьма уместны нижеприведенные данные, основанные на изучении морфологических признаков ЛКП методами оптической, световой, растровой электронной (РЭМ) и просвечивающей электронной микроскопии (ПЭМ) с учетом анализа экспертных выводов при исследовании объектов данного рода. Указанные исследования позволяют условно дифференцировать признаки старения на четыре степени, учитывая при этом характер эксплуатации и условия хранения ТС (в гараже, под навесом, на открытой местности):

- нулевая – исходное новое ЛКП с ровной, гладкой, блестящей поверхностью и плотной структурой;

- первая – на поверхности появляются дефекты, вызванные механическими влияниями, незначительные структурные преобразования (неоднородность исходной структуры, которая образовывается в процессе формирования покрытия), шершавости и в виде микровспучивания, разрушение пленкообразующего не наблюдается, частицы пигмента покрыты пленкой полимера. Эти признаки характерны для покрытия со сроком эксплуатации ТС до 1 года;

- вторая – начинаются разрушения связи между пленкообразующим и пигментом (происходит ослабление связи между пигментом и полимером), появляются участки с обнаженным пигментом (меление), углубления, кратеры, трещины, появляется мелкозернистая структура, связанная с нарушением поверхности лакового слоя по всей площади покрытия между агрегатами пигментов. Это признаки, характерные для покрытия ТС со сроком эксплуатации до 2,5 лет;

- третья – полностью отсутствующая гладкая поверхность, по всей поверхности наблюдаются обнаженные частицы пигментов, структурные преобразования полимера, множество кратеров, углублений (отсутствие частиц пигмента), увеличивается количество трещин. Признаки характерные для покрытия ТС, эксплуатируемых 2,5 года и больше.

На поверхности покрытия ТС, эксплуатируемых близко 4-х лет и более, отмечается плотная общая структура, уменьшается зернистость на поверхности покрытия. Агрегаты пигментов приобретают сглаженную форму с неявно выраженными краями.

3. В общем случае, материальный ущерб ограничивается в максимальном значении стоимостью поврежденной вещи – составной или КТС в целом (если иное не оговорено договором или законом).

4. В конечном итоге важно, чтобы при наличии составной, имеющей деформацию, поддающуюся правке, и имевшую раннее коррозионные повреждения, принятое решение по расчету затрат не допускало как безосновательного улучшения состояния КТЗ за счет стороны, ответственной за причинение ущерба, так и не допускало полного игнорирования того факта, что до аварийного повреждения указанная составная, хоть и не была технически исправной, но была технически работоспособной.

6. Алгоритм определения ущерба при комплексе аварийных и изначальных коррозионных повреждениях.

а) Определяется характер и степень коррозионного повреждения.

б) Определяется характер и степень аварийного повреждения.

в) Если характер и степень коррозионного повреждения предусматривают необходимость замены кузовной (с учетом имеющихся и аварийных повреждений), то дальнейшее исследование проводится исходя из того, что составная должна быть заменена. Сама составная имеет ценность вторичного сырья. Ее состояние уже нельзя ухудшить в контексте состояния: «работоспособная-неработоспособная». Эту составную лишено с технической точки зрения смысла восстанавливать (ремонтировать, красить). Возможна только ее замена. Следовательно, при изначальной сквозной коррозии составной, последующее любое ее повреждение уже не изменит критичности ее состояния. С технической точки зрения о причиненном ущербе можно говорить только в контексте затрат на возможные работы - снятие составной. Это в стоимостном отражении будет отражать изначальное техническое состояние составной. Сама коррозионно поврежденная составная может быть передана лицу возмещающему ущерб (т.е. без учета ее стоимости как лома в соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда Украины № 6 от 27.03.92 «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди»).

г) Если коррозионные и аварийные повреждения не критические – составная должна быть восстановлена. И восстановление должно быть проведено в соответствии с технологией завода изготовителя. Основанная на стоимости восстановительного ремонта стоимость ущерба должна быть скорректирована до величины, учитывающей стоимость КТС (составной) до повреждения. Другими словами, в стоимостном выражении после проведенного ремонта, составная должна соответствовать ее техническому состоянию до события происшествия. Например, упомянутый уже капот должен соответствовать капоту без повреждений кроме как от имевшей место коррозии.

С этой целью определяются процентное отношение площадей коррозионного и аварийного поврежденных к общей площади кузовной составной.

д) Затраты на окраску такой составной (на работы и материалы) уменьшаются пропорционально площади коррозионных повреждений.

Таблица 1 – Классификация коррозионных повреждений

Тип корозії	Характеристика форми корозійного ураження
Суцільна (рівномірна) корозія	Форма корозії суцільна, рівномірна по всій поверхні. Корозія визначається зміною маси й розмірів за час її дії
Місцева (нерівномірна) корозія	За формою відповідає суцільній корозії, але відрізняється тим, що корозії піддається частина поверхні або корозія протікає з різною швидкістю на окремих ділянках
Корозія плямами	Дрібне корозійне ураження неправильної форми; розмір його площі у випадку невеликого збільшення може перевищувати розмір поля зору
Корозійна виразка	Корозійне ураження глибиною, що приблизно дорівнює ширині
Піттингова корозія	Корозійне ураження глибиною, що значно більша за ширину
Підповерхнева корозія	Корозійне ураження, характерне тим, що займає на поверхні невелику площу або не має помітного прямого виходу на поверхню й переважно зосереджене під поверхнею металу
Шарова корозія	Корозійне ураження, внутрішні шари якого включають зерна різного розміру, різні фази, включення, виділення й ін.
Міжкристалічна корозія	Корозійне ураження, що характеризується наявністю корозійної зони уздовж межі зерен металу, причому може зачіпати границі всіх зерен або тільки окремих зерен
Транскристалічна корозія	Корозійне ураження, що характеризується наявністю великої кількості транскристалічних тріщин
Вибіркова корозія	Корозійне ураження, якого зазнала певна структурна фаза або компонент матеріалу і якого зазнали тільки окремі зерна, фізичний стан яких змінився, наприклад, внаслідок деформації. Вона характерна тим, що не проникає углиб металу. Більш точно її можна визначити по змінах форми ураження корозією залежно від часу корозійного впливу й по виділенню структурних часток у корозійному сплаві. Корозійне ураження, у результаті якої утворюється нова фаза металевого виду, що володіє здатністю знижувати стійкість металу або у результаті якої змінюється хімічний склад фази при збереженні її форми й місця розташування, наприклад, графітізація пластин цементиту в чавуні, обесцинкування латуні й ін. У зоні цієї зміни можуть утворюватися й інші продукти корозії, наприклад, окисли
Корозія у вигляді рідких тріщин	Корозійне ураження, у результаті якого утворюються тріщини незначної ширини, що мають вигляд ниток, переважно паралельні поверхні й складають зону певної глибини. Їх не можна відносити до аналогічних тріщин, що утворюються внаслідок деформації або поганої обробки складника

Таблица 2 - Схема расчета стоимости материального ущерба при повреждении составных КТС коррозией

Вид повреждения составной и необходимое ремонтное воздействие	Стоимость составной (C _с)	Стоимость слесарных работ (C _{рс}) учитывает:	Стоимость окрасочных работ (C _{ро})	Стоимость материалов окраски (C _м)	Примечание	
$Y = C_p + C_m + C_c \times (1 - E_3) + BTV$						
Первичное повреждение - сквозная коррозия	Коррозия плюс повреждения ЛКП	- (не заменяется)	Снятие, установку, разборочные, сборочные (при необходимости)	- (не учитываются)	- (не учитываются)	Коррозийно уничтоженная составная должна была быть заменена до последующего повреждения. Учтено то, что указанная составная, тем не менее, была установлена на КТС
	Коррозия плюс повреждения, предусматривающие ремонт и окраску	- (не заменяется)	Снятие, установку, разборочные, сборочные (при необходимости)	- (не учитываются)	- (не учитываются)	
	Коррозия плюс повреждения, предусматривающие замену и окраску	0. (E ₃ =100%) При необходимости составная передается лицу, ответственному за ущерб)	Норма времени на замену составной - по данным изготовителя	- (не учитываются)	- (не учитываются)	
Первичное повреждение - поверхностная коррозия	Коррозия плюс повреждения ЛКП	- (не заменяется)	Снятие, установку, разборочные, сборочные (при необходимости)	Норма времени равна норме для наружной окраски составной с корректировкой по пропорции площадей окраски с и без площади коррозии.	Рассчитываются исходя из затрат на окраску всей детали с корректировкой по пропорции площадей окраски с и без площади коррозии.	Затраты на восстановление распространяются на ту часть составной, которая не была повреждена коррозией, т.е. учитывают ее состояние до события происшествия. Коэффициент E ₃ учитывается вся разница между новой составной и поврежденной (в том числе и в результате коррозии)
	Коррозия плюс повреждения, предусматривающие ремонт и окраску	- (не заменяется)	1. Снятие, установку, разборочные, сборочные (при необходимости); 2. Правка, правка, др. работы, предусмотренные технологией изготовителя	Норма времени равна норме для наружной окраски составной с корректировкой по пропорции площадей окраски с и без площади коррозии.	Рассчитываются исходя из затрат на окраску всей детали с корректировкой по пропорции площадей окраски с и без площади коррозии.	
	Коррозия плюс повреждения, предусматривающие замену и окраску	Расчет через коэффициент E ₃ , учитывающий изначальную коррозию	Норма времени на замену составной - по данным изготовителя	Норма времени на окраску составной - по данным изготовителя КТС или ЛКМ	Рассчитывается в соответствии с Методикой исходя из наружной окраски всей составной	

ИНФОРМАЦИОННЫЙ КАЛЕЙДОСКОП

В России

Когда ремонтировать нецелесообразно?

“Существуют какие-то общие нормы, по которым автомобиль после ДТП не подлежит восстановлению и страховая компания должна выплатить его остаточную стоимость? Или это каждый страховщик решает по своему усмотрению?”

Отвечает заместитель начальника Управления методологии обязательных и массовых страховых продуктов ОСАО «РЕСО-Гарантия» Марина Щукина:

Единых требований, касающихся размера ущерба, при котором поврежденный автомобиль не ремонтируется, а его владельцу выплачивается остаточная стоимость машины, не существует. Согласно ст. 3 закона “Об организации страхового дела в РФ” правила страхования по добровольным видам принимаются и утверждаются каждым страховщиком самостоятельно. Соответственно в этих правилах страховая компания по своему усмотрению устанавливает нормы и условия, при которых восстановление поврежденного автомобиля является нецелесообразным.

Новости от «КЛАКСОН» № 4, 2012

В Украине

Президент Украины Виктор Янукович поручил премьер-министру, а также Министерству соцполитики и МВД до июня 2012 года внести на рассмотрение Верховной рады законопроект об отмене уплаты пенсионного сбора (3%) при отчуждении транспортных средств и внедрении компенсационного механизма наполнения Пенсионного фонда.

Это закреплено указом президента №187 от 12 марта, которым утвержден Национальный план действий на 2012 год по внедрению Программы экономических реформ на 2010-2014 годы. Отметим, что данный указ стал вторым шагом по дерегуляции в области оборота автомобилей. Первым реальным действием стала отмена техосмотра в августе 2011 года, которая реально облегчила жизнь автовладельцев и устранила коррупционную составляющую вокруг прохождения ТО.

Кроме того, согласно документу, в рамках усовершенствования порядка государственной регистрации и перерегистрации авто Янукович поручил Кабмину до апреля текущего года обеспечить отмену отдельной процедуры снятия с учета транспортных средств при их отчуждении, предусмотрев прямую перерегистрацию авто с одного собственника на другого, что позволит сократить процедуру перерегистрации авто до одного часа.

Также, президент поручил отменить обязательное предъявление транспортного средства при перерегистрации авто в связи со сменой местожительства, а также при восстановлении утраченных или испорченных документов; проведение **оценки стоимости** транспортных средств во время регистрации.

Президент поручил правительству предусмотреть ряд мер, которые позволят проводить регистрационные процедуры, а также получение водительских прав независимо от места регистрации (проживания) собственника авто и от региона регистрации автомобиля.

Напомним, что 13 февраля Кабмин утвердил новые правила регистрации автомобилей в ГАИ, которые существенно упрощают эту процедуру. В частности, отменен экспертный осмотр автомобиля, введена электронная грузовая таможенная декларация, упразднено требование оценки авто (для уплаты 3% в Пенсионный фонд) дипломированными специалистами.

Отметим, что экспертная оценка автомобилей, которую принимали в МРЭО, это была еще одна коррупционная составляющая и довольно неплохой рынок для теневого оборота. Кроме того, уплата в пенсионный фонд также была предметом для коррупции, притом суммы исчислялись в миллионах гривен и не доходили до пенсионеров.

Заметим, что если все инициативы Президента воплотятся в жизнь, то вокруг МРЭО исчезнут так называемые «решалы», поскольку необходимость в их услугах уже отпадет. Кроме того, упрощение процедуры перерегистрации авто открывает и новые перспективы для trade-in в Украине. Проводить операции с подержанными автомобилями станет проще в автосалонах, которые смогут предложить подобную услугу.

Источник: *autoconsulting.com.ua*

ОКРУЖНИЙ АДМІНІСТРАТИВНИЙ СУД МІСТА КИЄВА ПОСТАНОВА

16.12.2011 р.

N 2а-12484/11/2670

<p>За позовом до 3-ї особи</p>	<p>ОСОБА_1 Кабінету Міністрів України ОСОБА_2 ОСОБА_3 ОСОБА_4 ОСОБА_5 Пенсійний фонд України</p>
<p>про Головуючий, суддя Суддя Суддя</p>	<p>визнання постанови незаконною О. В. Головань М. А. Бояринцева О. О. Власенкова</p>

ОБСТАВИНИ СПРАВИ:

Позовні вимоги заявлені про визнання таким, що не відповідає акту вищої юридичної сили (і нечинним з моменту прийняття), п. 12 Порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.11.98 р. N 1740, із поворотом його виконання та зазначенням способу здійснення.

В судовому засіданні 12.12.2011 р. оголошено ухвалу про перехід до розгляду справи в порядку письмового провадження згідно ч. 6 ст. 128 КАС України, оскільки до судового засідання не з'явилися треті особи, належним чином повідомлені про час та місце розгляду справи; судом заслухано пояснення сторін та присутніх третіх осіб; в матеріалах справи достатньо доказів для прийняття рішення по суті; необхідності заслуховувати пояснення свідка чи експерта немає.

Ознайомившись з матеріалами справи, заслухавши пояснення представників сторін, суд **встановив:**

03.11.98 р. Кабінетом Міністрів України прийнято постанову N 1740 «Про затвердження Порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій», якою затверджено відповідний Порядок.

Згідно п. 12 Порядку визначено, що

платниками збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з операцій з відчуження легкових автомобілів є підприємства, установи та організації всіх форм власності, а також фізичні особи, які набувають право власності на легкові автомобілі шляхом:

купівлі легкових автомобілів, у тому числі у виробників або торговельних організацій (крім випадків забезпечення автомобілями інвалідів згідно із законодавством);

міни;

дарування (безоплатної передачі);

успадкування (крім випадків успадкування легкового автомобіля за законом); з інших підстав, передбачених законодавством.

Позивач - ОСОБА_1 - вважає вказаний пункт постанови незаконним з таких підстав.

Згідно п. 7 ст. 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» платниками збору на обов'язкове державне пенсійне страхування є юридичні та фізичні особи при відчуженні легкових автомобілів, крім легкових автомобілів, якими забезпечуються інваліди, та тих автомобілів, які переходять у власність спадкоємцям за законом.

Відповідно до п. 1 ч. 1 ст. 346 ЦК України із відчуженням власником свого майна у нього припиняється право власності. Тобто, відчуження це процес, при якому власник втрачає право на річ.

Відповідно, Законом встановлено, що платником збору є особа, яка втрачає право власності на легковий автомобіль, тоді як підзаконним нормативно-правовим актом встановлено, що платниками збору є особи, які набувають право власності на легковий автомобіль.

Позивач має намір придбати легковий автомобіль, у зв'язку з чим дія оскаржуваної постанови Кабінету Міністрів України поширюється на нього, оскільки згідно п. 12 Порядку він, як покупець, зобов'язаний оплачувати збір на обов'язкове державне пенсійне страхування.

Відповідач - Кабінет Міністрів України - проти задоволення позовних вимог заперечив з таких підстав.

Відповідач зазначає, що позивачем не доведена належним чином наявність у нього права звертатися до суду в даному випадку, оскільки відсутні докази, що оскаржуваний нормативно-правовий акт застосовано до позивача.

По суті позовних вимог відповідач зазначає, що Кабінет Міністрів України, приймаючи оскаржувану постанову, діяв в межах своїх повноважень.

Порядок справляння та використання збору на обов'язкове державне пенсійне страхування визначено Законом України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування».

Законом України «Про внесення змін до Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» від 22.10.98 р. ст. 1 Закону доповнено п. 7, яким встановлено, що платниками збору є юридичні та фізичні особи при відчуженні легкових автомобілів, крім легкових автомобілів, якими забезпечуються інваліди, та тих автомобілів, які переходять у власність спадкоємцям за законом.

Разом з тим, відповідно до Указу Президента України від 31.08.98 р. N 957 «Про невідкладні заходи щодо погашення заборгованості з виплати пенсій» Кабінет Міністрів України своєю постановою від 03.11.98 р. N 1740 затвердив Порядок сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій.

Вказаною постановою фактично розроблено механізм стягнення збору.

3-я особа - Пенсійний фонд України - проти задоволення позовних вимог заперечив з таких підстав.

Твердження позивача щодо наявності суперечностей між п. 7 ст. 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» та п. 12 Порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій 3-я особа вважає помилковим, оскільки норма Закону визначає виключно вид операції, під час якої має сплачуватися збір. Відчуження майна у цивільному праві є передача майна у власність іншої особи. Між продавцем та покупцем виникають відносини щодо відчуження майна, при яких право власності на автомобіль переходить до покупця.

Згідно ч. 1 ст. 3 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» збір на обов'язкове державне пенсійне страхування платники збору сплачують до Пенсійного фонду України у порядку, визначеному законодавством України. Отже, п. 12 Порядку виданий Кабінетом Міністрів України в межах і у спосіб, що передбачені Конституцією України та Законом.

3-я особа - ОСОБА_2 - надала суду пояснення, у яких позовні вимоги підтримала, додатково посилаючись на те, що згідно ст. 92 Конституції України виключно законами України встановлюється система оподаткування, податки і збори, тобто, на рівні постанов Кабінету Міністрів України не можуть встановлюватися нові загальнообов'язкові збори чи платежі.

Крім того, 3-я особа надала суду приклади судової практики - ухвалу Вищого адміністративного суду України та постанову Кіровоградського окружного адміністративного суду - у яких згідно ч. 4 ст. 9 КАС України судом застосовано п. 7 ст. 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» як акт вищої юридичної сили у порівнянні з п. 12 Порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій, що суперечить прямій нормі Закону (N К-22354/07 від 23.03.2010 р. та N 2а-3558/10/1170 від 31.01.2011 р.).

3-я особа - ОСОБА_3 - позовні вимоги підтримав, зазначивши, що законодавцем обов'язок зі сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування покладено на продавця автомобіля, про що також свідчить п. 9 ст. 1 Закону.

Проаналізувавши матеріали справи та пояснення представників сторін та 3-х осіб, суд дійшов висновку про те, що позовні вимоги є обґрунтованими та підлягають до часткового задоволення з таких підстав.

Щодо права на звернення до суду

Згідно ч. 2 ст. 171 КАС України право оскаржити нормативно-правовий акт мають особи, щодо яких його застосовано, а також особи, які є суб'єктом правовідносин, у яких буде застосовано цей акт.

В даному випадку предметом оскарження є нормативно-правовий акт в частині визначення особи платника збору на обов'язкове державне пенсійне страхування при відчуженні (придбанні) легкових автомобілів.

Тобто, оскаржуваний нормативно-правовий акт безпосередньо стосується прав та інтересів всіх фізичних та юридичних осіб, що сплачували збір при придбанні легкового автомобіля, а також осіб, які будуть учасниками відповідних правовідносин.

Формулювання ч. 2 ст. 171 КАС України дозволяє зробити висновок про те, що фактично суб'єктом оскарження може бути необмежене коло осіб, оскільки правочини з приводу відчуження (придбання) легкових автомобілів є поширеним видом правочинів, і будь-яка особа потенційно є покупцем легкового автомобіля.

При цьому, чинне законодавство не зобов'язує осіб, які мають намір відчужити (придбати) легковий автомобіль, фіксувати свої наміри письмово шляхом укладення відповідних попередніх угод, отримання підтверджуючого документу про сплату авансу або будь-якими іншими способами, тому відсутність будь-яких письмових доказів не може бути підставою для висновку про відсутність у особи наміру відчужити (придбати) легковий автомобіль.

За таких обставин суд не знаходить підстав ставити під сумнів твердження позивача про наявність у нього наміру придбати автомобіль.

Крім того, позивачем надано суду листування з УДАІ МВС України у м. Києві з приводу реєстрації легкового автомобіля без сплати ним як покупцем збору на обов'язкове державне пенсійне страхування (лист від 07.09.2011 р. N 10/Т-2160 на адресу позивача).

За таких обставин твердження відповідача про відсутність у позивача права на звернення до суду не може бути прийняте до уваги.

Щодо позовних вимог по суті

Згідно п. 7 ст. 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» платниками збору на обов'язкове державне пенсійне страхування є юридичні та фізичні особи при відчуженні легкових автомобілів, крім легкових автомобілів, якими забезпечуються інваліди, та тих автомобілів, які переходять у власність спадкоємцям за законом.

Вказаною нормою Закону чітко визначено, що збір на обов'язкове державне пенсійне страхування сплачується при відчуженні автомобіля, і, відповідно, платником збору є особа, яка відчужує автомобіль.

Відчуження майна визначене згідно п. 1 ч. 1 ст. 346 Цивільного кодексу України як одна з форм припинення права власності і саме в такому розумінні застосовується у Цивільному кодексі України, а також у Господарському кодексі України.

Згідно пп. 14.1.31 п. 14.1 ст. 14 Податкового кодексу України відчуження майна - будь-які дії платника податків, унаслідок вчинення яких такий платник податків у порядку, передбаченому законом, втрачає право власності на майно, що належить такому платникові податків, або право користування, зокрема, природними ресурсами, що у визначеному законодавством порядку надані йому в користування.

В такому самому значенні використовується словосполучення «при відчуженні легкових автомобілів» у п. 7 ст. 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування».

При цьому, ст. 1 Закону містить випадок, коли законодавець покладає обов'язок зі сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування на покупця майна, а не на продавця.

Зокрема, згідно п. 9 ст. 1 Закону платниками збору на обов'язкове державне пенсійне страхування є підприємства, установи та організації незалежно від форм власності та фізичні особи, які придбавають нерухоме майно, за винятком державних підприємств, установ і організацій, що придбавають нерухоме майно за рахунок бюджетних коштів, установ та організацій іноземних держав, що користуються імунітетами і привілеями згідно із законами та міжнародними договорами України, згода

на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також громадян, які придбавають житло і перебувають у черзі на одержання житла або придбавають житло вперше.

Таким чином, логічне та системне тлумачення ст. 1 Закону у його взаємозв'язку з іншими нормами цього Закону, Цивільного та Господарського кодексів України, дає підстави для висновку про те, що законодавець недвозначно визначив платником збору на обов'язкове державне пенсійне страхування саме продавців легкових автомобілів, що сплачують збір при відчуженні вказаного майна.

Згідно ст. 3 Закону збір на обов'язкове державне пенсійне страхування платники збору сплачують до Пенсійного фонду України у порядку, визначеному законодавством України.

Згідно ст. 6 Закону саме на Кабінет Міністрів України покладено обов'язок прийняти рішення, спрямовані на виконання цього Закону.

Таким чином, Кабінет Міністрів України прийняв постанову від 03.11.98 р. N 1740 «Про затвердження Порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій» в межах своєї компетенції та на виконання покладених на нього повноважень. Проте, визначаючи порядок сплати збору, Кабінет Міністрів України не наділений повноваженнями змінювати особу платника збору, передбачену Законом.

Окремо суд зазначає, що питання відповідності п. 12 Порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.11.98 р. N 1740, вимогам п. 7 ст. 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування» було предметом неодноразового судового розгляду у справах за зверненням фізичних та юридичних осіб до органів Пенсійного фонду України про повернення сплаченого збору на обов'язкове державне пенсійне страхування.

При цьому, у судових рішеннях судами неодноразово надавалася оцінка п. 12 Порядку в контексті ст. 9 КАС України, згідно якої у разі невідповідності нормативно-правового акта Конституції України, Закону України, міжнародному договору, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, або іншому правовому акту суд застосовує правовий акт, який має вищу юридичну силу.

Задовольняючи відповідні позови фізичних та юридичних осіб, суди виходили з того, що п. 12 Порядку не відповідає вимогам п. 7 ст. 1 Закону України «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування», тому не застосовували оскаржуваний пункт нормативно-правового акта.

Зокрема, у постанові Верховного Суду України від 17.06.2008 р. (<http://reyestr.court.gov.ua/Review/3399596>) Верховний Суд України дійшов наступних висновків.

Відповідно до частини 4 статті 9 КАС уразі невідповідності нормативно-правового акта Конституції України, Закону України, міжнародному договору, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, або іншому правовому акту суд застосовує правовий акт, який має вищу юридичну силу.

У роз'ясненні Пленуму Верховного Суду України, яке міститься в постанові від 1 листопада 1996 року N 9 (пункт 5) зазначено, що судам необхідно виходити з того, що нормативно-правові акти будь-якого державного чи іншого органу (акти Президента України, постанови Верховної Ради України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативно-правові акти Верховної Ради Автономної Республіки Крим чи рішення Ради міністрів Автономної Республіки Крим, акти органів місцевого самоврядування, накази та інструкції міністерств і відомств, накази керівників підприємств, установ та організацій тощо) підлягають оцінці на відповідність як Конституції, так і закону. Якщо при розгляді справи буде встановлено, що нормативно-правовий акт, який підлягав застосуванню, не відповідає чи суперечить законіві, суд зобов'язаний застосувати закон, який регулює ці правовідносини.

Пунктом 7 статті 1 Закону України від 26 червня 1997 року N 400/97-ВР «Про збір на обов'язкове державне пенсійне страхування», якою визначено виключний перелік осіб - платників збору на обов'язкове державне пенсійне страхування, передбачено, що платниками збору є юридичні та фізичні особи при відчуженні легкових автомобілів, крім легкових автомобілів, якими забезпечуються інваліди, та тих автомобілів, які переходять у власність спадкоємцям за законом.

Натомість, відповідно до пункту 12 Порядку платниками збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з операцій з відчуження легкових автомобілів є підприємства, установи та організації всіх форм власності, а також фізичні особи, які набувають право власності на легкові автомобілі шляхом купівлі легкових автомобілів, у тому числі у виробників або торгівельних організацій (крім випадків забезпечення автомобілями інвалідів згідно із законодавством).

На зазначену суперечність між законом і підзаконним актом, які по-різному врегульовують одне й те саме питання, суд не звернув належної уваги, не дав оцінки та не зробив правильних

висновків, виходячи з вимог частини 4 статті 9 КАС та вищезгаданого роз'яснення Пленуму Верховного Суду України.

Згідно ч. 2 ст. 161 КАС України при виборі правової норми, що підлягає застосуванню до спірних правовідносин, суд зобов'язаний враховувати висновки Верховного Суду України, викладені у рішеннях, прийнятих за результатами розгляду заяв про перегляд судового рішення з підстави, передбаченої пунктом 1 частини першої статті 237 цього Кодексу.

Викладена вище правова позиція Верховного Суду України міститься у постанові, прийнятій за результатами розгляду заяви про перегляд судового рішення з підстави, передбаченої пунктом 1 частини першої статті 237 КАС України, тому є обов'язковою до застосування судом під час розгляду адміністративної справи.

Щодо вимоги в частині визначення повороту виконання нормативно-правового акту та зазначення способу його здійснення, то чинне законодавство, зокрема, ст. 171 КАС України, такої правової конструкції не містить і не наділяє суд повноваженнями визначати спосіб повороту виконання нормативно-правового акту навіть у випадку визнання його незаконним та нечинним.

Чинне процесуальне законодавство визначає лише процедуру повороту виконання судового рішення по конкретній судовій справі, що врегульовано ст. 265 КАС України.

Також чинним законодавством не передбачено визначення судом строку, з якого нормативно-правовий акт визнається нечинним, тоді як згідно ч. 11 ст. 171 КАС України в резолютивній частині постанови суду про визнання нормативно-правового акта незаконним або таким, що не відповідає правому акту вищої юридичної сили, зазначається про його нечинність.

За таких обставин в цій частині позовні вимоги задоволені бути не можуть незалежно від фактичного застосування оскаржуваного нормативно-правового акта.

З врахуванням викладеного суд задовольняє позовні вимоги частково.

На підставі вищевикладеного, ст. ст. 160 - 163, 171, 186 КАС України, суд **постановив**:

1. Позовні вимоги задовольнити частково.

2. Визнати таким, що не відповідає нормативному акту вищої юридичної сили, та нечинним п. 12 Порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з окремих видів господарських операцій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.11.98 р. N 1740.

3. В задоволенні решти позовних вимог відмовити.

4. Стягнути з державного бюджету України на користь ОСОБА_1 1,7 грн. судового збору.

5. Постанова може бути оскаржена в порядку ст. 186 КАС України.

Повний текст постанови виготовлено і підписано 16.12.2011 р.

Головуючий, суддя	О. В. Головань
Суддя	М. А. Бояринцева
Суддя	О. О. Власенкова

<http://www.reyestr.court.gov.ua/>