

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ

Открывает раздел Постановление № 4 Пленума Специализированного Суда Украины по рассмотрению гражданских и уголовных дел, в котором освещены вопросы применения судами законодательства при решении споров о возмещении ущерба, причиненного источником повышенной опасности. Пленум состоялся 01.03.2013 года. Наиболее интересные моменты редакция выделила шрифтом.

В предыдущем выпуске «БА» был опубликован Закон Украины «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення оподаткування при відчуженні транспортних засобів». В этом выпуске мы публикуем статью редактора «БА», заведующего лабораторией инженерно-технических исследований Донецкого НИИ судебных экспертиз Новоселецкого И.Н. о некоторых нюансах, связанных с оценкой транспортных средств в контексте требований данного Закона.

Завершает выпуск, как всегда, «Информационный калейдоскоп» с новостями из Украины и России.

**ПЛЕНУМ ВИЩОГО СПЕЦІАЛІЗОВАНОГО СУДУ УКРАЇНИ
З РОЗГЛЯДУ ЦИВІЛЬНИХ І КРИМІНАЛЬНИХ СПРАВ**

**ПОСТАНОВА
01.03.2013 № 4**

**Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів
про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки**

З метою забезпечення правильного й однакового застосування судами законодавства, що регулює відносини з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, керуючись статтею 36 Закону України «Про судоустрій і статус суддів», пленум Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ ПОСТАНОВЛЯЄ дати судам такі роз'яснення:

1. Розгляд справ за позовами, що виникають при відшкодуванні шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, у тому числі з урахуванням законодавства про страхування, має здійснюватись у точній відповідності із законом та в установлені для цього строки.

Відносини з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, які можуть бути застосовані при вирішенні справ, урегульовано, зокрема, статтями 3, 27, 41, 68 Конституції України, Цивільним кодексом України (далі - ЦК), законами України від 30 червня 1993 року № 3353-XII «Про дорожній рух»; від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР «Про страхування»; від 1 липня 2004 року № 1961-IV «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі - Закон № 1961-IV); від 5 липня 2011 року № 3565-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень»; від 18 січня 2001 року № 2245-III «Про об'єкти підвищеної небезпеки»; Правилами дорожнього руху України, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306; Правилами добровільного страхування транспортних засобів (КАСКО), затвердженими Укрстрахнаглядом 25 березня 1997 року № 19-1; постановою Кабінету Міністрів України від 6 січня 2005 року № 5 «Про затвердження максимальних розмірів страхових платежів за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»; розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 17 листопада 2011 року № 698 «Про затвердження максимальних розмірів страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, у разі оформлення документів про дорожньо-транспортну пригоду без участі уповноважених на те працівників Державтоінспекції МВС України» та іншими нормативно-правовими актами.

До відносин із відшкодування шкоди за участю іноземних фізичних чи юридичних осіб застосовуються положення розділу X Цивільного процесуального кодексу України (далі - ЦПК), правила міжнародних договорів, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України, зокрема, Конвенції про правову допомогу і правові відносини у цивільних, сімейних та кримінальних справах, укладеної державами - членами Співдружності Незалежних Держав у м. Мінськ 22 січня 1993 року, Угоди про обов'язкове страхування пасажирів при міжнародних автомобільних перевезеннях від 13 січня 1999 року; Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод, укладеної 4 травня 1971 року в рамках Гаазької конференції з міжнародного приватного права; Директиви № 72/166/ЄЕС Ради Європейських Співтовариств від 24 квітня 1972 року «Щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та виконання зобов'язання щодо страхування такої відповідальності».

2. Оскільки у спорах, що виникають із відносин відшкодування шкоди, сторонами є як юридичні, так і фізичні особи, а також з урахуванням вимог статей 15 - 16, частини другої статті 118 ЦПК при визначенні судової юрисдикції суди мають виходити з того, що такі справи підлягають розгляду в порядку цивільного судочинства у разі, якщо однією зі сторін є фізична особа. При цьому позов юридичної особи (фізичної особи - підприємця) до юридичної особи (фізичної особи - підприємця) із залученням фізичної особи - водія як третьої особи, яка не заявляє самостійних вимог щодо предмета спору, з урахуванням положень статей 1, 12 Господарського процесуального кодексу України (далі - ГПК) не підлягає розгляду в порядку цивільного судочинства.

3. Позови, що виникають із відносин відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, пред'являються до суду за загальними правилами підсудності, визначеними главою 1 розділу III ЦПК. При цьому **суд має враховувати право позивача на пред'явлення позову про відшкодування шкоди також за його зареєстрованим місцем проживання чи перебування, або за місцем завдання шкоди (частини третя, шоста статті 110 ЦПК), чи виконання договору у разі виникнення спору із договору страхування (частина восьма статті 110 ЦПК).**

Позови, що виникають із діяльності філії або представництва юридичної особи, зокрема, страхової компанії, **можуть пред'являтися також за їх місцезнаходженням (частина сьома статті 110 ЦПК), проте відповідачем у справі є страхова компанія як юридична особа.** У разі пред'явлення позову до філії чи представництва юридичної особи суд відповідно до вимог частини четвертої статті 10 ЦПК та відповідно до порядку, визначеного статтею 33 ЦПК, вирішує питання про заміну неналежного відповідача або залучає юридичну особу як співвідповідача. При відмові позивача від такої заміни чи від залучення іншої особи суд на підставі пункту 1 частини першої статті 205 ЦПК закриває провадження у справі через відсутність у відповідача (філії чи представництва юридичної особи) цивільної процесуальної дієздатності, тобто у зв'язку з відсутністю сторони у цивільному процесі.

Недотримання правил підсудності тягне за собою повернення заяви позивачеві, про що постановляється ухвала. Повернення позовної заяви не перешкоджає повторному зверненню із заявою до належного суду (частина п'ята статті 121 ЦПК).

4. Розглядаючи позови про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, суди повинні мати на увазі, що відповідно до статей 1166, 1187 ЦК шкода, завдана особі чи майну фізичної або юридичної особи, підлягає відшкодуванню в повному обсязі особою, яка її завдала. **Обов'язок відшкодувати завдану шкоду виникає у її завдавача за умови, що дії останнього були неправомірними, між ними і шкодою є безпосередній причинний зв'язок та є вина зазначеної особи, а коли це було наслідком дії джерела підвищеної небезпеки, - незалежно від наявності вини.**

Положення статті 625 ЦК не застосовуються до відносин з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, оскільки **відшкодування шкоди є відповідальністю, а не грошовим зобов'язанням, яке виникає з договірних зобов'язань.** Винятком є відповідальність страховика (стаття 992 ЦК).

З огляду на презумпцію вини завдавача шкоди (частина друга статті 1166 ЦК) відповідач звільняється від обов'язку відшкодувати шкоду (у тому числі і моральну шкоду), якщо доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого (частина п'ята статті 1187 ЦК, пункт 1 частини другої статті 1167 ЦК). Потерпілий подає докази, що підтверджують факт завдання шкоди за участю відповідача, розмір завданої шкоди, а також докази того, що відповідач є завдавачем шкоди або особою, яка відповідно до закону зобов'язана відшкодувати шкоду.

Відповідно до частини четвертої статті 61 ЦПК вирок у кримінальній справі, що набрав законної сили, або постанову суду у справі про адміністративне правопорушення обов'язкові для суду, що розглядає справу про цивільно-правові наслідки дій особи, стосовно якої ухвалено вирок або постанову суду, з питань, чи мали місце ці дії та чи вчинені вони цією особою. У зв'язку із цим у разі прийняття судом постанови про закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення, наприклад, через закінчення строків накладення адміністративного стягнення (стаття 38 Кодексу України про адміністративні правопорушення), суд повинен звернути увагу на те, чи містить така постанову суду відповіді на питання про те, чи мала місце дорожньо-транспортна пригода та чи сталася вона з вини відповідача. Відсутність складу злочину, наприклад, у разі відмови у порушенні кримінальної справи, закриття кримінальної справи за правилами Кримінально-процесуального кодексу України 1960 року чи закриття кримінального провадження за правилами Кримінального процесуального кодексу України 2012 року не означає відсутність вини для цивільно-правової відповідальності. При цьому постанову (ухвала) слідчого, прокурора, суду про відмову в порушенні кримінальної справи або її закриття, закриття кримінального провадження є доказом, який повинен досліджуватися та оцінюватися судом у цивільній справі у порядку, передбаченому ЦПК.

5. Відповідно до частини першої статті 1187 ЦК джерелом підвищеної небезпеки належить визнавати будь-яку діяльність, здійснення якої створює підвищену небезпеку завдання шкоди через неможливість контролю за нею людини, а також діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогненебезпечних та

інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб.

Оскільки зазначена норма не містить вичерпного переліку видів джерел підвищеної небезпеки (видів підвищеної небезпечної діяльності), суд, беручи до уваги особливі властивості предметів, речовин або інших об'єктів, що використовуються в процесі діяльності, має право визнати джерелом підвищеної небезпеки також й іншу діяльність. До цих особливих властивостей слід відносити створення підвищеної ймовірності завдання шкоди через неможливість повного контролю за ними з боку людей.

Цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану діяльністю, що є джерелом підвищеної небезпеки, настає у разі її цілеспрямованості (наприклад, використання транспортних засобів за їх цільовим призначенням), а також при мимовільному проявленні шкідливих властивостей об'єктів, що використовуються в цій діяльності (наприклад, у випадку завдання шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля). В інших випадках шкода відшкодовується на загальних підставах, передбачених статтею 1166 ЦК, особою, яка її завдала (наприклад, коли пасажир, відчиняючи двері автомобіля, що не рухався, спричинив тілесні ушкодження особі, яка проходила поруч).

6. Особою, яка зобов'язана відшкодувати шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, є фізична або юридична особа, що на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди, позики тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

Якщо особа під час керування транспортним засобом має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії і реєстраційний документ на транспортний засіб, переданий їй власником або іншою особою, яка на законній підставі використовує такий транспортний засіб, то саме ця особа буде нести відповідальність за завдання шкоди (пункт 2.2 Правил дорожнього руху України).

Не вважається особою, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, і не несе відповідальності за шкоду перед потерпілим особа, яка керує транспортним засобом у зв'язку з виконанням своїх трудових (службових) обов'язків на підставі трудового договору (контракту) із особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, якщо з нею укладено цивільно-правовий договір. Така особа, враховуючи характер відносин, які між ними склалися, може бути притягнута до відповідальності роботодавцем лише у регресному порядку відповідно до статті 1191 ЦК.

На особу, яка перебувала в трудових відносинах на підставі трудового договору (контракту) і завдала шкоди життю чи здоров'ю у зв'язку з використанням транспортного засобу, що належить роботодавцю, відповідальність за завдання шкоди може бути покладена лише за умови, якщо буде доведено, що вона заволоділа транспортним засобом неправомірно (частини третя і четверта статті 1187 ЦК).

Фізична чи юридична особа, яка відшкодувала шкоду, завдану її працівником при виконанні трудових (службових) обов'язків на підставі трудового договору (контракту) чи цивільно-правового договору, має право зворотної вимоги (регресу) до такого працівника - фактичного завдавача шкоди - у розмірі виплаченого відшкодування, якщо інший розмір не встановлений законом (частина перша статті 1191 ЦК).

7. При завданні шкоди джерелом підвищеної небезпеки на особу, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, не може бути покладено обов'язок з її відшкодування, якщо вона виникла внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого (частина п'ята статті 1187 ЦК). Під непереборною силою слід розуміти, зокрема, надзвичайні або невідворотні за даних умов події (пункт 1 частини першої статті 263 ЦК), тобто ті, які мають зовнішній характер. Під умислом потерпілого слід розуміти, зокрема, таку його протиправну поведінку, коли потерпілий не лише передбачає, але і бажає або свідомо допускає настання шкідливого результату (наприклад, суїцид).

Якщо груба необережність потерпілого сприяла виникненню або збільшенню шкоди, то залежно від ступеня вини потерпілого, якщо інше не встановлено законом, розмір відшкодування з особи, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, має бути зменшено (але не може бути повністю відмовлено у відшкодуванні шкоди).

Питання про те, чи є допущена потерпілим необережність грубою (частина друга статті 1193 ЦК), у кожному конкретному випадку має вирішуватися з урахуванням фактичних обставин справи (характеру дії, обставин завдання шкоди, індивідуальних особливостей потерпілого, його стану тощо).

Положення статті 1193 ЦК про зменшення розміру відшкодування з урахуванням ступеня вини потерпілого застосовуються і в інших випадках завдання шкоди майну, а також фізичній особі, однак у кожному разі підставою для цього може бути груба необережність потерпілого (перебування у нетверезому стані, нехтування правилами безпеки руху тощо), а не проста необачність. **Саме по собі перебування у нетверезому стані не є прикладом грубої необережності, якщо при цьому не було порушено Правила дорожнього руху.**

Правила частини четвертої статті 1193 ЦК про можливість зменшення розміру відшкодування шкоди, завданої фізичною особою, залежно від її матеріального становища, крім випадків, коли шкоди завдано вчиненням зло-

чину, застосовуються у виняткових випадках, якщо відшкодування шкоди у повному розмірі неможливе або поставити відповідача у тяжке матеріальне становище. Крім того, зменшення розміру відповідальності особи, на яку покладено обов'язок відшкодувати шкоду, завдану каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я, можливе за її письмовою вимогою, якщо працездатність потерпілого зросла порівняно з тією, яка була в нього на момент вирішення питання про відшкодування шкоди (стаття 1204 ЦК). При цьому порядок доведення таких обставин є аналогічним порядку, передбаченому для визначення втрати працездатності.

Вина потерпілого не враховується у разі відшкодування додаткових витрат, передбачених частиною першою статті 1195 ЦК, у разі відшкодування шкоди, завданої смертю годувальника, та у разі відшкодування витрат на поховання (частина третя статті 1193 ЦК).

8. Шкода, завдана кількома особами, відшкодовується кожною з них у частці, завданій нею (у порядку часткової відповідальності).

Особи, які спільно завдали шкоди, тобто завдали неподільної шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями, або діями з єдністю наміру, несуть солідарну відповідальність перед потерпілими (статті 543, 1190 ЦК). У такому самому порядку відповідають особи, які здійснюють діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, за шкоду, завдану внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки іншим особам. Спір про відшкодування шкоди, завданої при цьому самим джерелом підвищеної небезпеки кожним із їх володільців перед іншим із них, вирішується за правилами статті 1188 ЦК, а саме: шкода, завдана одному з володільців із вини іншого, відшкодовується винним; не відшкодовується шкода, завдана володільцю лише з його вини; за наявності вини всіх володільців розмір відшкодування визначається судом у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення (тобто залежно від ступеня вини кожного); у разі відсутності вини володільців у взаємному завданні шкоди жоден із них не має права на відшкодування.

Суди мають розрізняти випадки, коли внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки шкоди завдано самим володільцям цих джерел, від випадків, коли шкоди завдано іншим особам (наприклад, пасажиром, пішоходом). У цьому випадку особи, які спільно завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати незалежно від їхньої вини (частина друга статті 1188 ЦК). При цьому солідарний боржник, який відшкодував спільно завдану шкоду, має право вимагати з кожного з інших завдавачів шкоди частку виплаченого потерпілому відшкодування. Оскільки боржник, який виконав солідарне зобов'язання, має право зворотної вимоги, тобто стає кредитором за регресним зобов'язанням до інших боржників, розподіл відповідальності солідарних боржників один перед одним (визначення часток) за регресним зобов'язанням здійснюється на загальних підставах за правилами статті 1191 ЦК, тобто у розмірі, що відповідає ступеню вини кожного з боржників.

9. Особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, не відповідає за шкоду, завдану цим джерелом, якщо доведе, що воно вибуло з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб (наприклад, у разі незаконного заволодіння транспортним засобом), внаслідок непереборної сили (наприклад, у разі стихійного лиха), а не з його вини.

Особи, які вчинили ці протиправні дії (неправомірно заволоділи транспортним засобом, механізмом або іншим об'єктом), відшкодовують шкоду на загальних підставах цивільно-правової відповідальності особи, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки. Коли цьому сприяла недбалість її власника або володільця (не була забезпечена належна охорона тощо), відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, може бути покладено на особу, яка неправомірно заволоділа цим джерелом, і на його власника або володільця у частці відповідно до ступеня вини кожного з них, з урахуванням обставин, що мають істотне значення (частина четверта статті 1187 ЦК).

10. Особи, винними діями яких завдано шкоди майну, яке використовується при здійсненні діяльності, що є джерелом підвищеної небезпеки, якщо таким особам не було завдано шкоди цим джерелом, відповідають за завдану шкоду на підставі статті 1166 ЦК.

У випадках, коли разом із завданням шкоди джерелом підвищеної небезпеки (не внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки) завдано також шкоди джерелу підвищеної небезпеки і цьому сприяла груба необережність потерпілого, згідно з положеннями статті 1193 ЦК може бути зменшено розмір відшкодування шкоди потерпілому. Покладення на нього із цих підстав відповідальності за шкоду, завдану при цьому джерелу підвищеної небезпеки, статтею 1193 ЦК не передбачено.

11. За вибором потерпілого вимога про відшкодування шкоди може бути пред'явлена безпосередньо до винної особи, оскільки за змістом статті 1191 ЦК особа, яка відповідає за шкоду, завдану з вини іншої особи, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи, якщо за законом межі відповідальності останньої та особи, яка за неї відповідає, однакові.

З винної особи за регресною вимогою стягується розмір визначеного відшкодування за зобов'язанням з відшкодування шкоди, а якщо законом встановлено межі відшкодування або межі відповідальності винної особи, то витрати з такої особи стягуються у цих межах.

Регресну вимогу може бути пред'явлено протягом трьох років із дня виконання зобов'язання про відшкодування шкоди (відшкодування в натурі, виплати суми періодичних платежів тощо).

12. Керування транспортним засобом особою у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, або передача управління транспортним засобом такій особі, що є підставою для регресної вимоги (стаття 38 Закону № 1961-IV), може бути підтверджено вироком суду, постановою про накладення адміністративного стягнення або іншими доказами, які з достовірністю встановлюють таку обставину, а при передачі транспортного засобу особі у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, про такий стан має бути відомо особі, яка передає транспортний засіб.

13. Враховуючи, що відповідно до статей 386, 395, 396 ЦК положення щодо захисту права власності поширюються також на осіб, які хоч і не є власниками, але володіють майном на праві господарського відання, оперативного управління або на іншій підставі, передбаченій законом чи договором (речове право), такі особи також мають право вимагати відшкодування шкоди, завданої цьому майну.

До таких осіб належить і особа, яка керувала транспортним засобом без доручення, але на підставі документів, визначених пунктом 2.1 Правил дорожнього руху України (посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії та реєстраційного документа на транспортний засіб).

При розгляді таких спорів суд має вирішити питання про залучення до участі у справі власника майна як третьої особи, яка не заявляє самостійних вимог щодо предмета спору, на стороні позивача у порядку, передбаченому статтями 35, 36 ЦПК, оскільки рішення у справі може вплинути на його права та обов'язки щодо однієї зі сторін.

14. При визначенні розміру та способу відшкодування шкоди, завданої майну потерпілого, судам слід враховувати положення статті 1192 ЦК. Наприклад, з урахуванням обставин справи суд за вибором потерпілого може зобов'язати особу, яка завдала шкоди майну, відшкодувати її в натурі (передати річ такого ж роду і такої ж якості, полагати пошкоджену річ тощо) або відшкодувати завдані збитки у повному обсязі. Коли відшкодування шкоди в натурі неможливе, потерпілому відшкодовуються в повному обсязі збитки відповідно до реальної вартості втраченого майна на момент розгляду справи або виконання робіт, необхідних для відновлення пошкодженої речі. Як при відшкодуванні шкоди в натурі, так і при відшкодуванні реальних збитків потерпілий має право вимагати відшкодування упущеної вигоди.

Ухвалюючи рішення про стягнення на користь потерпілого відшкодування вартості майна, що не може використовуватись за призначенням, але має певну цінність, суд з урахуванням принципу диспозитивності, тобто за заявою заподіявача шкоди, одночасно повинен вирішити питання про передачу цього майна після відшкодування збитків особі, відповідальній за шкоду.

Якщо для відновлення попереднього стану речі, що мала певну зношеність (наприклад, автомобіля), було використано нові вузли, деталі, комплектуючі частини, у тому числі іншої модифікації, що випускаються в обмін знятих із виробництва однорідних виробів, особа, відповідальна за шкоду, не має права вимагати врахування зношеності майна або меншої вартості пошкоджених частин попередньої модифікації. Зношеність пошкодженого майна враховується у випадках стягнення на користь потерпілого вартості такого майна (у разі відшкодування збитків).

У разі якщо на час виконання рішення суду про відшкодування шкоди, виправлення пошкодження за одержані за рішенням суду кошти зросли ціни на майно або роботи, на придбання чи проведення яких було присуджено відшкодування, потерпілий із цих підстав може заявити додаткові вимоги до особи, відповідальній за шкоду, якщо це було його вини в тому, що виконання проводилося вже після зростання цін і тарифів.

15. Якщо пошкоджений транспортний засіб не може бути відновлено або вартість його відновлювального ремонту з урахуванням зношеності та втрати товарної вартості перевищує його ринкову вартість на момент пошкодження, розмір шкоди визначається за ринковою вартістю транспортного засобу на момент пошкодження.

Порядок відшкодування шкоди, пов'язаної з фізичним знищенням транспортного засобу, регламентовано статтею 30 Закону № 1961-IV, який згідно зі статтею 8 ЦК (аналогія закону) може застосовуватись не лише страховиком, а й іншими особами, які здійснюють діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, та відповідають за завдану шкоду. Тобто транспортний засіб вважається фізично знищеним, якщо його ремонт є технічно неможливим чи економічно необґрунтованим, а власник транспортного засобу згоден із визнанням транспортного засобу фізично знищеним. Ремонт вважається економічно необґрунтованим, якщо передбачені згідно з експертизою, проведеною відповідно до вимог законодавства, витрати на ремонт транспортного засобу перевищують вартість транспортного засобу до дорожньо-транспортної пригоди.

У разі якщо власник транспортного засобу не згоден із визнанням транспортного засобу фізично знищеним, йому відшкодовується різниця між вартістю транспортного засобу до та після дорожньо-транспортної пригоди, а також витрати з евакуації транспортного засобу з місця цієї пригоди.

Якщо ж транспортний засіб визнано фізично знищеним, відшкодування шкоди виплачується у розмірі, який відповідає вартості транспортного засобу до дорожньо-транспортної пригоди та витратам з евакуації транспортного засобу з місця дорожньо-транспортної пригоди.

16. Відповідно до статті 21 Закону № 1961-IV на території України забороняється експлуатація транспортного засобу без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, тобто володільці транспортних засобів, за винятком осіб, звільнених від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності згідно з пунктом 13.1 статті 13 цього Закону, зобов'язані застрахувати ризик своєї цивільної відповідальності, яка може настати внаслідок завдання шкоди життю, здоров'ю або майну інших осіб при використанні транспортних засобів. У зв'язку із цим при пред'явленні позовних вимог про відшкодування такої шкоди в результаті дорожньо-транспортної пригоди безпосередньо до особи, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, **суд має право виключно в порядку, передбаченому статтею 33 ЦПК, залучити до участі у справі страхову організацію (страховика), яка застрахувала цивільну відповідальність володільця транспортного засобу. Непред'явлення вимог до страховика за наявності підстав для стягнення завданої шкоди саме зі страховика є підставою для відмови в позові до завдавача шкоди у відповідному розмірі.**

Оскільки відповідно до статті 3 Закону № 1961-IV обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється як з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих унаслідок дорожньо-транспортної пригоди, так і захисту майнових інтересів страхувальників, враховуючи положення статті 1194 ЦК, питання про відшкодування шкоди самою особою, відповідальність якої застрахована, вирішується залежно від висловленої нею згоди на таке відшкодування та виконання чи невиконання нею передбаченого статтею 33 Закону № 1961-IV обов'язку щодо письмового надання страховику, з яким укладено відповідний договір (у передбачених випадках Моторному (транспортному) страховому бюро України, далі - МТСБУ), повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого зразка. У разі відсутності такої згоди завдана потерпілому шкода підлягає відшкодуванню страховиком у межах передбаченого договором страхування страхового відшкодування. Наявність такої згоди у вигляді відповідної заяви цієї особи та виконання нею передбаченого статтею 33 Закону № 1961-IV обов'язку з'ясується судом першої інстанції, у зв'язку з чим до участі у справі може бути залучений страховик.

При відшкодуванні страховиком шкоди, завданої особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, така особа сплачує потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням).

У разі невиконання особою, відповідальність якої застрахована, обов'язку письмового надання страховику, з яким укладено договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (у передбачених випадках - МТСБУ), повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого МТСБУ зразка, шкода відшкодовується завдавачем шкоди.

17. Необхідною умовою виникнення обов'язку страховика за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності осіб, які на відповідній правовій підставі володіють транспортними засобами, є настання страхового випадку (події, внаслідок якої завдано шкоди третім особам під час дорожньо-транспортної пригоди, що сталася за участю забезпеченого транспортного засобу і внаслідок якої настає цивільно-правова відповідальність особи, цивільно-правова відповідальність якої застрахована за договором).

Якщо факт завдання шкоди відповідно до статті 6 Закону № 1961-IV не є страховим випадком, то потерпілий має право вимагати відшкодування шкоди на підставі загальних правил, встановлених ЦК.

18. Якщо за договором страхування визначений вигодонабувач, він повинен бути залучений до участі у справі (стаття 985 ЦК, стаття 3 Закону України «Про страхування»).

Відповідно до наведених положень закону договір страхування надає право третій особі (вигодонабувачу) вимагати від страховика здійснити страхову виплату на свою користь, тобто наділяє вигодонабувача правами страхувальника, хоча і не покладає на нього обов'язків останнього.

При розгляді таких справ суди повинні враховувати положення статей 636, 985 ЦК, статтю 3 Закону України «Про страхування», і у разі якщо буде встановлено, що вигодонабувач відмовився від пред'явлення позову до страховика або сума страхової виплати більша, ніж має отримати вигодонабувач, страхувальник/потерпілий не позбавлений права на пред'явлення позову про виплату страхового відшкодування на свою користь на загальних підставах.

19. З урахуванням змісту статті 979 ЦК та статті 16 Закону України «Про страхування» у разі настання страхового випадку страховик зобов'язаний виплатити страхове відшкодування, а інші умови договору страхування є підставою для відмови у виплаті лише в тому разі, якщо таке порушення положень договору страхувальником перешкодило страховику переконатись, що ця подія є страховим випадком, і має оцінюватись судом у кожному конкретному випадку. Наприклад, несвоєчасне повідомлення страхувальником страховика без поважних на те причин про настання страхового випадку (пункт 5 частини першої статті 989 ЦК, пункт 5 частини першої статті 991 ЦК) може бути підставою для відмови у виплаті страхового відшкодування у тому разі, якщо воно позбавило страховика можливості дізнатися, чи є ця подія страховим випадком.

При цьому суди також повинні мати на увазі, що порушення страхувальником визначеного договором страхування строку подання документів, що стосуються страхового випадку, не є порушенням визначеного договором строку повідомлення про настання страхового випадку.

20. Під відсутністю в особи, винної у завданні шкоди, права керування транспортним засобом відповідної категорії слід розуміти неможливість надання документів, які підтверджують право управління транспортним засобом, через те, що зазначена особа не володіє такими документами або позбавлена такого права у встановленому законом порядку.

21. При безпідставній відмові у виплаті страхового відшкодування, крім наслідків, передбачених договором, страховик, який прострочив виконання грошового зобов'язання, на вимогу страхувальника зобов'язаний сплатити йому суму страхової виплати з урахуванням встановленого індексу інфляції за весь час прострочення, а також три проценти річних від простроченої суми, якщо інший розмір процентів не встановлений договором або законом (стаття 526, частина друга статті 625 ЦК).

При вирішенні позовних вимог про відшкодування моральної шкоди, завданої порушенням страховиком зобов'язань за договором страхування, суди повинні виходити з того, що правовідносини сторін за договором страхування є зобов'язальними. У випадку порушення зобов'язання моральна шкода може бути відшкодована лише тоді, коли це встановлено договором або законом (стаття 611 ЦК). Зокрема, можливість відшкодування моральної шкоди передбачена у відносинах у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (статті 9, 22 Закону № 1961-IV).

22. При вирішенні спорів щодо відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, судам слід мати на увазі, що для цілей обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності володільців транспортних засобів у пункті 1.5 статті 1 Закону № 1961-IV наведено визначення транспортних засобів.

У зв'язку із цим якщо шкоди завдано з вини особи, діяльність якої пов'язана з використанням іншого транспортного засобу (наприклад, гужової повозки, велосипеда) або механізму, що не належить до транспортних засобів (сільськогосподарські збиральні машини, косарки тощо), цивільно-правова відповідальність якої не підлягає обов'язковому страхуванню, шкода відшкодовується за загальними правилами, визначеними ЦК.

23. Договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності володільця транспортного засобу діє протягом строку, на який його укладено.

У разі зміни власника забезпеченого транспортного засобу (відчуження, спадкування, правонаступництво) договір страхування зберігає чинність до закінчення строку його дії (стаття 20-1 Закону № 1961-IV).

Дострокове припинення договору страхування можливе у разі настання обставин, наведених у статті 997 ЦК та статтях 18 - 19 Закону № 1961-IV.

На вимоги, що впливають із договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, поширюється загальний строк позовної давності, встановлений тривалістю у три роки (стаття 257 ЦК), що обчислюється із дня закінчення дії договору.

Строки, передбачені статтею 33 Закону № 1961-IV для звернення до страховика, а у випадку, зазначеному в статті 41 цього Закону, - до МТСБУ, із заявою про дорожньо-транспортну пригоду, не є строками здійснення потерпілим свого права на отримання страхового відшкодування. Тому у разі відмови страховика від прийняття документів на отримання страхового відшкодування з посиланням на пропущення цих строків потерпілий має право звернутися до суду з метою вирішення спору по суті.

24. Страхове відшкодування шкоди, завданої потерпілому, виплачується за кожним страховим випадком, що настав протягом періоду дії відповідного договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в межах ліміту відповідальності страховика (МТСБУ), з урахуванням умов, зазначених у статті 9 та пункті 19.1 статті 19 Закону № 1961-IV.

Максимальні розміри страхової виплати за шкоду, завдану майну потерпілих, у разі спрощеного врегулювання дорожньо-транспортної пригоди (так званий Європротокол) затверджено розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 17 листопада 2011 року № 698 «Про затвердження максимальних розмірів страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, у разі оформлення документів про дорожньо-транспортну пригоду без участі уповноважених на те працівників Державтоінспекції МВС України».

Відповідно до статті 1194 ЦК особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням).

25. Страхове відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю потерпілого в дорожньо-транспортній пригоді, а також особам, яким завдано шкоди смертю годувальника, та витрати на поховання, якщо смерть потерпілого настала в результаті страхового випадку, здійснюються в порядку, передбаченому параграфом 2 глави 82 ЦК та розділом III Закону № 1961-IV.

При цьому страховому відшкодуванню підлягають і додаткові витрати, зумовлені необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду тощо. Потреба у додаткових витратах встановлюється висновком медико-соціальної експертної комісії.

При вирішенні спорів про страхове відшкодування у наведених вище випадках суди повинні застосовувати положення Закону України від 23 вересня 1999 року № 1105-XIV «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності» та враховувати відповідні роз'яснення, надані у постанові Пленуму Верховного Суду України від 27 березня 1992 року № 6 «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» (з відповідними змінами та доповненнями).

26. До страховика (МТСБУ), який виплатив страхове відшкодування, переходить право вимоги, яке страхувальник або інша особа, яка одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за завдані збитки. Сума страхового відшкодування підлягає стягненню з особи, відповідальної за завдані збитки, відповідно до правил статті 993 ЦК.

27. При вирішенні спорів про право зворотної вимоги страховика суди повинні розрізняти поняття «регрес» та «суброгація». Наприклад, у випадку суброгації відбувається лише заміна осіб у вже наявному зобов'язанні (заміна активного суб'єкта) зі збереженням самого зобов'язання. У такому разі страхувальник передає свої права страховикові на підставі договору і сприяє реалізації останнім прийнятих суброгаційних прав. У випадку регресу одне зобов'язання замінює собою інше, але переходу прав від одного кредитора до іншого не відбувається.

При цьому регрес регулюється загальними нормами цивільного права (зокрема, статтею 1191 ЦК), а також статтею 38 Закону № 1961-IV, а для суброгації відповідно до статті 993 ЦК і статті 27 Закону України «Про страхування» встановлено особливий правовий режим.

При суброгації перебіг строку позовної давності починає обчислюватися з моменту виникнення страхового випадку, а при регресі - з того моменту, коли страховик виплатив страхове відшкодування. **Розмір страхового відшкодування визначається за правилами, встановленими у договорі страхування. Страховик не має права вимагати від завдавача шкоди суму, яку він виплатив страхувальнику у зв'язку з порушенням умов договору страхування.**

Проценти, неустойка виплачуються страховиком через несвоєчасне виконання ним власного зобов'язання перед страхувальником (стаття 992 ЦК) і не можуть бути стягнуті у порядку суброгації з особи, винної в завданні шкоди. Також у порядку суброгації страховик може стягнути із завдавача шкоди лише ту суму, яку він сам виплатив страхувальнику.

Оскільки при суброгації відбувається заміна особи в зобов'язанні, тому з урахуванням положення статті 515 ЦК суброгація застосовується лише до майнового страхування.

28. Апеляційним судам необхідно постійно аналізувати судову практику розгляду спорів, що виникають із відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, своєчасно усувати допущені помилки, вживати заходів щодо підвищення якості та оперативності роботи судів при розгляді справ цієї категорії.

Головуючий

С.М. Міщенко

Секретар Пленуму

Д.Д. Луспенник

{Текст взято з сайту Вищого спеціалізованого суду <http://www.sc.gov.ua/>}

К вопросу оценки колесных транспортных средств в контексте изменений в Налоговом кодексе Украины

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

Прежде всего, следует отметить суть самих изменений, внесенных в Налоговый кодекс (далее – НК) в части оценки транспортных средств.

Обратимся к оригиналу. Статья 173 НК определяет, что «*Дохід від продажу (обміну) легкового автомобіля, мотоцикла, мопеда визначається виходячи з ціни, зазначеної у договорі купівлі-продажу (міни), але не нижче середньоринкової вартості відповідного транспортного засобу або не нижче його оціночної вартості, визначеної згідно із законом (за вибором платника податку)*». Таким образом, для правильного установления базы налогообложения, как минимум надо располагать данными о среднерыночной стоимости объекта оценки или его оценочной стоимости, и при этом подлежащая налогообложению стоимость должна быть не меньше

одной из указанных выше стоимостных величин. Как максимум, облагаемая налогом стоимость объекта оценки должна быть как не меньше, чем среднерыночная стоимость, так и не меньше, чем оценочная стоимость транспортного средства.

Наиболее интересным является то, что сами понятия «среднерыночной стоимости» и «оценочной стоимости» транспортного средства требуют уточнения, естественно в рамках уже существующих нормативных актов.

Так в п.3 Стандарта № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», приводиться поняття: «*оціночна вартість - вартість, яка визначається за встановленими алгоритмом та складом вихідних даних*». К сожалению, каких-либо других разъяснений о смысле, назначении, применении оценочной стоимости и самом алгоритме ее определения в Стандарте ничего не сказано, кроме того, что данная база оценки относится к нерыночным видам стоимости (п.19 Стандарта № 1). Хотя под невыразительную, расплывчатую формулировку «оценочной стоимости» в Стандарте №1 могла бы попасть и рыночная стоимость, которая также определяется по установленному алгоритму и набору исходных данных.

Понятие «среднерыночной стоимости» частично раскрыто в той же статье 173 НК: «*Середньоринкова вартість легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів визначається щокварталу центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері економічного розвитку, у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (для кожної марки, моделі таких транспортних засобів з урахуванням року випуску та пробігу, на підставі аналізу фактичних цін продажу відповідних транспортних засобів), і оприлюднюється на офіційному веб-сайті цього органу в режимі вільного доступу до 10 числа місяця, наступного за звітним кварталом*». Ключевые моменты данного понятия выделены специально для более подробного их анализа.

Итак, градация транспортных средств до уровня их марки и модели, с учетом данных об их фактических продажах, да еще и с учетом года выпуска, свидетельствует о том, что установленный НК алгоритм расчета стоимости почти полностью совпадает с алгоритмом определения среднерыночной цены в Методике товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств, утвержденной совместным Приказом Министерства юстиции Украины и Фонда государственного имущества Украины № 1335/5/1159 от 24.07.2009 года, зарегистрирована в МЮ Украины 04.08.2009, № 724/16740 (далее - Методика).

Так алгоритм определения среднерыночной цены транспортного средства в соответствии с Методикой предполагает учитывать градацию транспортных средств по маркам, моделям и модификациям в случае использования справочной литературы, рекомендованной в приложении №8 к Методике. Отличия в понятиях средней рыночной цены и среднерыночной стоимости, если не считать слов «цена» и «стоимость», касаются лишь того, что при среднерыночной стоимости по НК, ее значение определяется в границах марки и модели транспортного средства, а при среднерыночной цене в соответствии с Методикой – в границах марки, модели и модификации.

Конкретизация транспортного средства до его модификации (в соответствии с Методикой), является необходимым условием для получения в дальнейшем его рыночной стоимости. Ограничение конкретизации транспортного средства до уровня его марки и модели обусловит нерыночный вид стоимости оцениваемого объекта.

Схематично это означает, что в соответствии с требованиями Методики понятие средней рыночной стоимости подразумевает определение стоимостного значения для, например, автомобиля Honda CR-V 2.0 Executive (марка, модель, модификация). А в соответствии с НК, определение среднерыночной стоимости подразумевает определение стоимостного значения для автомобилей Honda CR-V (марка, модель).

Таким образом, если при оценке транспортного средства для налогообложения использовать заложенное в НК понятие среднерыночной стоимости, полученные стоимостные значения будут носить в определенной степени индикативный характер, поскольку усреднены с недостаточной степенью точности. Для автомобилей имеющих широкий диапазон модификаций, с большим разбросом цен в рамках этих модификаций, такое осреднение приведет к тому, что владельцы дорогих модификаций автомобилей будут оплачивать налог исходя из меньшей стоимости автомобиля, чем действительная. А владельцы недорогих модификаций автомобиля наоборот будут платить налог исходя из стоимости автомобиля большей, чем действительная. Это вряд ли вызовет одобрение у владельцев менее дорогих автомобилей, но, безусловно, будет использоваться владельцами более дорогих модификаций транспортных средств.

Положительным моментом в такой оценке является упрощение процедуры расчетов, за счет снижения требований к идентификации транспортных средств. А это немаловажно, поскольку искажение стоимости зачастую как раз происходит на уровне неправильного выбора модификации оцениваемого транспортного средства или в сторону более дорогостоящей или наоборот – менее дорогой (как правило, с учетом «интересов» заказчика оценки).

В любом случае, следует учитывать то, что понятие среднерыночной стоимости в соответствии со смыслом, вкладываемом НК (осредненное стоимостное значение объекта оценки на уровне его классификации – марка модель, без конкретизации модификации КТС), во-первых не является рыночным видом стоимости, а во-вторых (и как следствие первого) не является тождественным понятию «среднерыночной цены» принимаемой за основу при расчете рыночной стоимости в соответствии с требованиями Методики. Понятие «среднерыночной цены» по Методике базируется на осредненных значениях продаж КТС с учетом марки, модели и его **модификации**. Другими словами, является недопустимым использовать данные из ресурса Минэкономики в формуле расчета рыночной стоимости, указанной в Методике (т.е., понятия «среднерыночная стоимость» и «среднерыночная цена $C_{\text{ср}}$ » - абсолютно разные).

Теперь вернемся к другой базе оценки, оговоренной в НК – оценочной стоимости. Исходя из того, что базой налогообложения является стоимость объекта оценки, единственно логичным с точки зрения объективности и справедливости налога, было бы использование рыночной (действительной) стоимости объекта оценки. Т.е. гражданин платит налог пропорционально стоимости своего имущества. Но при таком механизме оценки требуется внесение изменений в п.19 Стандарта № 1, утвержденного Постановлением КМУ, в части исключения оценочной стоимости из нерыночных видов оценки и внесение соответствующих изменений в Методику. Видится целесообразным включение в Методику такой формулировки оценочной стоимости КТС: «Оценочная стоимость КТС – стоимость, определенная по алгоритму, соответствующему расчету рыночной стоимости КТС и используемая при определении общегосударственных налогов и сборов (обязательных платежей)».

Использование «оценочной стоимости» как базы налогообложения должно быть поддержано владельцами недорогих модификаций автомобилей, и судя по всему оценщиками и экспертами, которые занимаются оценкой транспортных средств, поскольку предполагает проведение расчетов с учетом технического состояния автомобиля, т.е. обеспечения их работой. Хотя, как и у палки, имеющей два конца, у данного обстоятельства есть и недостаток – оплата за проведение оценки не является радостным событием для налогоплательщика. Кроме того, активное продвижение законодательной базы в направлении введения так называемых «налоговых оценщиков» еще не гарантирует работу всем на этом рынке.

При оценке через среднерыночную стоимость, если исходить из требований об открытости и доступности этих данных на сайте Минэкономики, да еще и с учетом года выпуска и пробега транспортного средства, привлечение оценщиков или экспертов вообще не требуется. Упрощенная идентификация автомобиля всего лишь до указанных в свидетельстве о регистрации транспортного средства данных о его марке и модели позволит фактически любому лицу, будь то нотариус или сам владелец автомобиля, вычислить значение налогового платежа. Конечно, если при этом Минэкономики должным образом выполнит возложенную на него функцию.

Таким образом, подведем итог под проведенным анализом.

1. Определение стоимости транспортных средств посредством проведения оценки оценщиком или экспертом с целью определения обязательных общегосударственных налогов и сборов ограничивается случаями второй продажи за год движимого имущества в виде легкового автомобиля, мотоцикла или мопеда, а также случаями отчуждения другого, отличного от указанного типа движимого имущества (например, грузовое транспортное средство, прицепной состав и т.д.).

2. Оценка, проводимая экспертом или оценщиком в случаях указанных выше, проводится если плательщик налога не согласится со среднерыночной стоимостью своего КТС (как базы налогообложения), указанной на сайте Минэкономики.

3. Использование среднерыночной стоимости, принятой из данных Интернет-ресурса Минэкономики не требует привлечения эксперта или оценщика для установления базы налогообложения.

4. Является недопустимым использование данных из Интернет-ресурса Минэкономики в формуле расчета рыночной стоимости, указанной в Методике.

5. Знания эксперта (оценщика) могут быть востребованы при определении оценочной стоимости КТС в том случае, если алгоритм ее определения будет соответствовать установлению рыночной стоимости в соответствии с требованиями Методики.

6. До внесения изменений в Методику, видится целесообразным проведение расчетов стоимости КТС с целью налогообложения по алгоритму расчета рыночной стоимости в соответствии с требованиями действующей редакции Методики. При этом, очевидно уместной должна быть ссылка на то, что эксперт (оценщик) понимает под оценочной стоимостью – рыночную стоимость КТС.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ КАЛЕЙДОСКОП

В Украине

С 14 апреля в Украине собираются ввести налог на импортные авто.

Специальные пошлины вводятся длительностью на три года, а их размер зависит от объема двигателя. Так, на автомобили с объемом двигателя 1-1,5 тыс. куб. см пошлина устанавливается в размере 6,46%, на автомобили с объемом двигателя 1,5-2,2 тыс. куб. см — 12,95%. Финансовый портал «Минфин» поинтересовался мнением Первого вице-президента «ВиДи Груп» Артема Ткаченко о влиянии спецпошлин на экономику Украины и автолюбителей.

Первый вице-президент «ВиДи Груп» Артем Ткаченко: «Необдуманное решение Межведомственной комиссии по международной торговле приведет к реальному торможению роста всей экономики Украины. Многие потенциальные покупатели просто отложат покупку. Люди перестанут брать кредиты в банках — это затормозит банковскую систему Украины. Население не понесет деньги в автосалоны и на автомобильный сервис — это отсутствие роста реальных зарплат, поступлений в пенсионный фонд, сокращение персонала, рост безработицы. Предлогом введения дополнительных пошлин часто выступает фраза «поддержать отечественные заводы». Но сегодня на всех украинских автозаводах и их партнерах едва ли работает больше украинцев, чем в автосалонах, СТО, импортерских компаниях различных автомобильных марок. Люди, которые работают с иномарками все равно остаются украинцами! Они живут, работают, воспитывают детей, платят налоги, ходят в магазины в Украине! Кроме того, заморозятся инвестиционные проекты, строительства новых современных дилерских центров. А это, опять-таки, отсутствие вливаний в экономику и сокращение рабочих мест».

http://vidi-autocity.autocentre.ua/news/novosti/385.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_content=click&utm_campaign=dailynews

Разговоры о введении налога на роскошь, включая дорогие автомобили, в последнее время как-то утихли. Но это не значит, что об этой идее забыли.

В ходе круглого стола, посвященного проблеме украинского автопрома и вводу спецпошлин на иномарки, представителям Минэкономразвития был задан вопрос о том, почему бы не обложить спецпошлиной не только автомобили с двигателями объемом от 1000 до 2200 кубических сантиметров, но и с большим литражом. Ответ состоял в том, что диапазон объемов выбран исходя из того модельного ряда, который выпускается заводами в Украине, и который нужно защитить от иномарок. Ведь спецпошлины — это исключительно временная и защитная мера. А более объемные авто — это совсем другая история.

«В Украине не выпускаются автомобили с двигателями, скажем, в 3 литра. А потому против них введение защитных спецпошлин невозможно. Может, вы хотите спросить о налоге на роскошь? Тогда должен сказать, что такой налог обязательно будет. Сейчас работа над этим вопросом ведется...» — пообещал директор департамента стратегического планирования развития экономики Евгений Олейников.

К слову, пока в Украине думают, в России также движутся в этом направлении. Министерство финансов предлагает ввести налог на роскошь, включаемый в транспортный налог и исчисляемый в зависимости от стоимости и возраста автомобиля. Для владельцев машин ценой в 5-10 млн рублей и возрастом до 5 лет ежегодный налог вырастет в два раза. Тройной транспортный налог ждет тех автомобилистов, кто владеет машиной стоимостью в 10-15 млн рублей и возрастом не старше 10 лет. Столько же надо будет платить и владельцам автомобилей старше 20 лет и дороже 15 млн рублей.

<http://www.autocentre.ua/>

В Украине основан первый клуб директоров автосервиса, который призван решать общие проблемы данного бизнеса.

На прошлой неделе в Киеве состоялось первое рабочее заседание Клуба Директоров Автосервиса. В нем приняли участие руководители четырех десятков предприятий, причем не только из столицы — более половины участников представляли Харьков, Донецк и Горловку, Запорожье и Херсон, Львов и Ровно, Севастополь и Винницу. Были и гости из ближнего зарубежья. Это показывает, что потребность в такой организации действительно назрела, хотя осознают это пока, возможно, лишь наиболее прозорливые руководители автосервисов. Председатель Клуба Директоров Автосервиса, директор научно-исследовательского института ГосавтотрансНИИпроект, профессор Анатолий Михайлович Редзюк в своем выступлении сделал акцент на необходимости приведения уровня оказания услуг на СТО к определенным стандартам качества и техническим регламентам.

И не просто потому, что «так правильно» — скоро все СТО законодательно к этому обяжут. Независимым сервисам следует обезопасить свое будущее: на фоне сокращения потребности в гарантийных ТО, официальные дилеры будут проводить активную экспансию на рынок постгарантийного обслуживания. Интерес к мероприятию со стороны

сетей СТО в Украине показывает, что клуб директоров автосервиса может стать организацией, сотрудничество с которой по определенному кругу вопросов будет целесообразно даже для таких сильных игроков рынка, как Bosch и ELIT.

<http://www.autocentre.ua/>

В России

Привести в первоначальный вид

Верховный суд разъяснил правила, по которым страховщик должен выплачивать компенсацию в тех случаях, когда расходы на ремонт разбитой машины превышают ее стоимость.

Сейчас суды, рассматривая такие дела, зачастую выносят противоположные решения. Одни, руководствуясь Гражданским кодексом РФ, обязывают страховую компанию полностью возместить затраты владельца, невзирая на стоимость автомобиля. Другие, ссылаясь на Закон «Об ОСАГО», назначают возмещение с учетом амортизации машины.

Верховный суд постановил, что, согласно ГК РФ, причиненный ущерб должен покрываться в полном объеме, но при этом выплаты по страховке не могут приводить к необоснованному обогащению пострадавшей стороны. Иными словами, страховая компания должна выплатить ровно ту сумму, которая необходима, чтобы привести поврежденный автомобиль в состояние, в котором он был на момент ДТП.

КЛАКСОН 16 2012

Все дело в яме.

Верховный суд (ВС) обязал дорожников компенсировать ремонт автомобилей, пострадавших из-за плохого состояния автотрасс. Правда, возмещению ущерба может помешать ГОСТ на ямы.

Раньше исход таких исков был не предсказуем. Одни суды на основании Гражданского кодекса обязывали дорожников оплатить ремонт поврежденной на выбоинах машины. А другие отказывали истцам, ссылаясь на ПДД, по которым «водитель должен выбирать режим движения в зависимости от дорожных условий». Мол, ехал бы медленнее, и ничего не случилось бы.

Теперь ВС постановил, что в подобных делах следует руководствоваться именно Гражданским кодексом, так как «организация, на балансе которой находится трасса, обязана содержать ее в состоянии, отвечающем действующим нормативам, и компенсировать вред, причиненный участникам дорожного движения вследствие ненадлежащего исполнения этой обязанности».

Однако в уточнении о «действующих нормативах» кроется лазейка для дорожников. По действующему в России ГОСТу яма считается ямой, если она более 60 см в длину, 15 см в ширину и 5 см в глубину. Менее глубокие, длинные и широкие формально в счет не идут. И, по мнению юристов, если машина будет повреждена на такой «недояме», то суд, скорее всего, на законных основаниях отклонит иск автовладельца к дорожникам.

КЛАКСОН 10 2012

Страховщикам грозит неустойка

Верховный суд РФ (ВС) разъяснил правила выплаты при рассмотрении споров, связанных с автострахованием.

Согласно действующему законодательству, страховая компания обязана в течение 30 дней после получения заявления о ДТП возместить потерпевшему ущерб, либо предоставить мотивированный отказ. При нарушении этих сроков страховщику придется платить неустойку. Однако до недавнего времени в законодательстве не было прописано, как должен решаться этот вопрос, если потерпевший решил оспорить размер компенсации или отказ от выплаты в суде.

Теперь ВС постановил, что «если судом будет установлено, что страховщик не выплатил необходимую сумму страхового возмещения, то одновременно с удовлетворением требования потерпевшего о взыскании недоплаченной или не выплаченной части страхового возмещения подлежит взысканию неустойка за просрочку исполнения условий договора страхования». Причем для ее получения, ее получения потерпевшему не надо подавать новое исковое заявление – страховщик будет обязан выплатить ее автоматически.

По мнению экспертов, это решение ВС заставит страховые компании более ответственно подходить к расчету размера возмещения и реже отказывать в выплате. Ведь рассмотрение дел в судах нередко затягивается на несколько месяцев, а за каждый день просрочки страховщику, в случае если суд примет сторону потерпевшего, придется платить неустойку.

КЛАКСОН 02 2013