

## Професійний коментарій

Як нестримно змінюється час, також нестримно змінюються завдання, які він ставить перед фахівцями, у тому числі і в області автотоварознавства.

У недавні часи проблема розмитнення кузовів легкових автомобілів була «проблемою заборони», покликаною обмежити можливості ввезення таких вартісних складових, як кузов (з цілком зрозумілих причин), сучасний же підхід до економіки вимагає нових рішень.

Шляхи рішення цих завдань пропонують у своїй статті фахівці Львівського НДІ судових експертиз С.А.Афанасьєв і О.М. Бадейнов, пропонуючи Вашій увазі наступну статтю

### Проблеми визначення вартості кузовів КТЗ, що увозяться з-за кордону на митну територію України, та пропозиції щодо їх вирішення.

**Афанасьєв С.А.** – судовий експерт автотоварознавець, завідувач лабораторією товарознавчих досліджень Львівського НДІСЕ;

**Бадейнов О.М.** – судовий експерт автотоварознавець, заступник директора Львівського НДІСЕ.

Визначення вартості кузовів у тій чи іншій комплектності є одним із завдань, які покладені на експертів автотоварознавців. На практиці найчастіше виникає необхідність у визначенні вартості кузовів легкових, вантажопасажирських й легких вантажних автомобілів, що були в користуванні, які увозяться з-за кордону на митну територію України (для їх митного оформлення); значно рідше - ринкової вартості кузовів в Україні. Кузова вантажних автомобілів, які призначені для монтажу на шасі-рамі за кабіною у даній статті не розглядаються.

*Підхід до визначення вартості зазначених кузовів, який передбачений чинною редакцією Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства юстиції і Фонду державного майна України від 24.11.2003 № 142/5/2092, у редакції наказу МЮ і ФДМ України від 24.07.2009 № 1335/5/1159 (надалі - Методика), а саме пунктами 7.36, 7.37, 7.53.13, 7.53.14 цієї Методики ( $C_{\text{кузов}} = C_{\text{нд}} \times (1 - E_{\text{з}}) = (C_{\text{н}} + C_{\text{ск}}) \times (1 - E_{\text{з}}) = (C_{\text{н}} + C_{\text{ск}}) \times (1 - (1 - C / C_{\text{н}}))$ ), - «не працює» адже призводить до некоректних, в тому числі абсурдних результатів, коли розрахована у передбачений нею спосіб вартість як нового кузова, так і кузова, що перебуває в користуванні, може в рази перевищувати вартість відповідного цілого автомобіля. Така ситуація є наслідком недоліків вказаного «розрахункового» підходу як в частині розрахунку з вартості нового кузова, так і у застосуванні до цієї вартості коефіцієнту фізичного зносу КТЗ. Більшість виробників колісних транспортних засобів (КТЗ) кузова для постачання в запасні частини взагалі не виготовляють (усі японські, корейські, американські виробники, частина європейських), тому реальної ціни нового кузова - не існує. Частина європейських виробників КТЗ кузова в запасні частини виготовляють або у вигляді зварного каркаса кузова («голий» метал без дверей, капота, кришки багажника, знімних крил, рамки передка, кришки лючка заливної горловини паливного бака і т. п.) або у вигляді так званого «кузова в металі» пофарбованого чи нефарбованого (обробленого первинним-транспортувальним ґрунтом). При цьому, постачання таких кузовів у запасні частини є дуже обмеженим у часі після зняття КТЗ з виробництва (пере налаштування конвеєра на виготовлення наступної версії модельного ряду виключає можливість виробництва кузова попередньої версії), тому навіть для тих моделей, для яких виробник передбачав постачання кузова в якості запчастини, через певний час після припинення їх виготовлення, актуальної ціни кузова вже не буде існувати. З-за кордону в Україну увозяться автомобільні кузови, які додатково до стану «кузова в металі» мають у своєму складі оббивки й внутрішнє та зовнішнє оздоблення, сидіння, ремені безпеки, скла, панель приладів, різну арматуру, електропроводку, елементи опалення й вентиляції, бампера і т. п. Тому, ціну нового кузова, що увозиться на митну територію України можливо визначити лише розрахунковим шляхом - сумуванням цін нових запасних частин у вигляді зварного каркаса кузова або «кузова в металі» й десятків (понад сотню) усіх інших окремих складників, які фактично наявні на цьому кузові ( $C_{\text{нд}} = C_{\text{н}} + C_{\text{ск}}$ , ф-ла 20 Методики), а результат такого сумування роздрібних дилерських цін запчастин перевищить (нерідко в рази) ціну відповідного нового автомобіля (ціна нового КТЗ формується з урахуванням цін складників, значно нижчого за рівень їхніх у запчастинах). Слід відмітити, що підхід до визначення вартості нового кузова КТЗ, який регламентувався попередньою редакцією Методики, згідно з яким, вона визначався шляхом зменшення вартості цілого нового автомобіля на суму цін запчастин тих складників, яких немає в складі кузова по відношенню до укомплектованого автомобіля в зборі, також призводив до некоректного результату - до дуже*

низького (декілька сотень Євро) або, навіть, до від'ємного. Другим чинником некоректного результату є зменшення вартості нового кузова до рівня цін кузовів, що були в користуванні, шляхом застосування коефіцієнта фізичного зносу КТЗ, його складників ( $C_{нд} \times (1 - E_з)$ ). Максимальне значення цього коефіцієнта, згідно вимог Методики (п. 7.41), обмежується значенням 0,7 (не більше), що еквівалентно - не менш ніж 30% від вартості нового кузова. Разом з тим, вартість окремих КТЗ в країнах експортерах, з яких увозяться кузова, вже при строку експлуатації 5 - 6 років може становити 30% від ціни нового КТЗ, а при більших строках експлуатації і того менше (до 3 - 2% при 15 і більше роках). Тому, у багатьох випадках застосування для визначення вартості кузова, який перебував у користуванні й увозиться на митну територію України, регламентованого Методикою значення коефіцієнта фізичного зносу, в тому числі максимального - 0,7 (30% від ціни нового), призводить до завищеного результату через те, що реальне співвідношення вартості цілого КТЗ, що був у користуванні, відносно ціни нового такого КТЗ, є нижчим (наприклад, вартість цілого користованого автомобіля може становити 20 - 10% від ціни нового, а для розрахунку вартості його кузова, за вимогами Методики, слід застосовувати 30% від ціни нового кузова). На думку авторів, обмеження Методикою максимального значення коефіцієнта фізичного зносу величиною 0,7 є цілком виправданим і коректним для врахування зносу КТЗ при встановленні розміру матеріального збитку, а для визначення ринкової вартості складових частин КТЗ та їхньої вартості при увезенні з-за кордону на митну територію України, тобто такої вартості, за якою вони можуть бути продані на ринку України чи країні експортера, таке обмеження є недоцільним, особливо для таких крупних складальних одиниць як кузов, двигун, коробка передач, міст в зборі (доцільніше враховувати реальне співвідношення вартості користованого КТЗ до ціни нового).

При визначенні вартості кузовів легкових, вантажопасажирських й легких вантажних автомобілів, що були в користуванні й увозяться на митну територію України, в експертів *немає можливості застосування пріоритетного - порівняльного (ринкового) підходу з підбором належних аналогів продажу, адже реального відкритого ринку купівлі-продажу таких кузовів, що були в користуванні - немає*. Це стосується як ринку тих країн, з яких кузова увозяться на митну територію України, так і ринку України. Усім відомо, що на практиці перед увезенням кузова в Україну за кордоном купляється цілий автомобіль, що був у користуванні, і він розбирається (розукомплектовується) до того стану, у якому він буде вважатися (класифікуватися) «кузовом» у контексті митного регулювання України. У тих випадках, коли виникає необхідність визначення вартості кузова на ринку України, то це є або той кузов, що був увезений з-за кордону у відмічений вище спосіб, або це є розібраний-розукомплектований автомобіль до стану кузова.

При відмічених вище неможливості застосування порівняльного підходу та некоректності результатів передбаченого Методикою «розрахункового» підходу, а також, враховуючи те, що кузова, які були в користуванні й потребують оцінки, а особливо ті, *що увозяться з-за кордону на митну територію України є результатом розбирання (розукомплектування) цілого автомобіля, відповідно, їхня реальна вартість формується виходячи з вартості того автомобіля, в складі якого був цей кузов, - доцільним вбачається застосування процентного співвідношення вартості кузова КТЗ до вартості цілого КТЗ*. Так, даних для визначення вартості цілого автомобіля, що був в користуванні, як на ринку країни експортера кузова при його увезенні з-за кордону на митну територію України ( $C_1$ ), так і на ринку України ( $C$ ), зазвичай є достатньо і Методикою це питання є цілком врегульованим. Залишається лише визначити процентне співвідношення реальної вартості кузова, що був в користуванні, у тій комплектності, в якій він оцінюється, до вартості цілого автомобіля.

Раніше проведеними дослідженнями, зокрема при складанні у квітні 2000 року письмової консультації на лист Західної регіональної митниці, було встановлено, що співвідношення відпускних цін виробника нових кузовів 1-ої комплектності (пофарбованих й оббитих) до відпускних цін цього ж виробника відповідних легкових, вантажопасажирських і легких вантажних (на базі легкових) автомобілів країн членів СНД на один і той же момент часу знаходився в діапазоні від 29,36 до 63,84 % (значна залежність від виконання двигуна й трансмісії в складі автомобіля), при цьому, найбільша щільність значень цих процентних співвідношень по легкових автомобілях перебувала у діапазоні 37 ÷ 53%, і середньоарифметичне значення для них становило 45%.

Проведеним маркетинговим дослідженням сучасного стану ринку, в т. ч. виходячи з пояснень фахівців так званих «шротів» та осіб, які спеціалізуються на увезенні в Україну кузовів, встановлено, що на даний час реальна вартість укомплектованих (з оббивкою, оздобленням, стеклами, сидіннями, арматурою і т. ін.) кузовів легкових автомобілів, що були в користуванні, при їх увезенні з-за кордону на митну територію України (яку сплачує по-

купець, замовник кузова), знаходиться в діапазоні 40 ÷ 50 % від вартості цілого автомобіля в країні експортерів, відповідно, найбільш імовірним значенням є 45%.

*На підставі наведеного, вважаємо за доцільне рекомендувати при визначенні вартості кузовів, що були в користуванні й увозяться на митну територію України, виходити з того, що їхня вартість у разі наявності усіх елементів внутрішньої оббивки, внутрішнього та зовнішнього оздоблення, стекол, сидінь, панелі приладів, арматури, електропроводки, перебуває у діапазоні 40 ÷ 50 % від вартості цілого автомобіля в країні експортерів (або у провідній країні-експортерів). Конкретне значення слід обирати виходячи з особливостей фактичного стану кузова.*