

УДК 629.016:347.426

*С.І. БОЛЬШАКОВ, кандидат військових наук, доцент,
директор Науково-дослідного інституту судової експертизи та оцінки
В.В. РОССОХА, доктор економічних наук, професор
Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки»
Р.М. ВОЛЧЕК, кандидат економічних наук, доцент
Одеський національний економічний університет*

Принципи об'єктивності оцінки вартості збитків, завданих власнику колісного транспортного засобу

Постановка проблеми. Нині в Україні оцінка вартості збитків, завданих власнику колісного транспортного засобу (КТЗ), набуває проблематичності. Таке твердження аргументується нехтуванням установами, які здійснюють оціночну та експертну діяльність, намірів органів законодавчої влади щодо створення прозорих, аналогічних з європейськими механізмів розвитку вітчизняної економіки. Ігнорування принципів об'єктивності й повноти дослідження, які містяться у ст. 3 Закону України “Про судову експертизу” [1], зумовлюється, *по-перше*, неврахуванням судовими експертами норм законодавчих актів, якими врегульовується оцінка майна та майнових прав в Україні, *по-друге*, невикористанням базових знань із бухгалтерського обліку, аудиту, економічного аналізу й маркетингу під час оцінки об'єктів у матеріальній формі.

Найтипovішими помилками оцінки КТЗ, який зазнав пошкодження і вийшов із ладу внаслідок учинення протиправної дії, є неврахування наявності ПДВ у ринковій вартості об'єкта оцінки, не проведення обов'язкового детального огляду (діагностування двигуна, ходової частини, експентування геометрії кузова тощо) судовим ек-

спертом. Це призводить до неточності визначення розміру заподіяного збитку або неможливості його розрахунку взагалі (наприклад, коли КТЗ мобілізовано до зони АТО та повернуто у спотвореному стані).

Виявлення “парадоксів” при визначенні вартості збитків, заподіяних власнику КТЗ, набуває особливої актуальності. У випадку судового слухання справи про відшкодування заподіяних збитків судді зазвичай беруть до уваги результати висновків експерта, що, як правило, не збігаються з розрахунками, наданими у звіті оцінювача (на практиці звіт оцінювача розглядається лише як довідкова інформація).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналітичний огляд літературних джерел, присвячених оцінці КТЗ [2–6], переконує, що науковці й практики більшою мірою акцентують увагу на розробленні методології оцінки. Так, В.Н. Богаченко досліджує особливості зростання вартості КТЗ у випадку оновлення (заміни) деталей, вузлів та агрегатів [2]; Ю.В. Андріанов і А.В. Юдін розглядають проблеми використання методів оцінки КТЗ та визначення вартості матеріального збитку, нанесеного внаслідок учинення дорожньо-транспортних подій [3; 4, с. 40–54].

Наразі науковці посилаються на “Методику товарознавчої експертизи та оцінки

колісних транспортних засобів”, затверджену наказом Міністерства юстиції України і Фондом державного майна України (далі ФДМУ) від 24.11.2003 року № 142/5/2092 та зареєстровану в Міністерстві юстиції України 24.11.2003 р. за № 1074/8395 (у редакції наказу Міністерства юстиції України й ФДМУ від 24.07.2009 року № 1335/5/1159) (далі, Методика) [7], згідно з якою визначають вартість КТЗ та вартість матеріального збитку, заподіяного його власнику. Проте вартість збитків, заподіяних власнику КТЗ, на відміну від вартості матеріального збитку, за економічним змістом складніша й методологічно ширша категорія. Тому окремі положення Методики потребують уточнення, оскільки її норми створюють прецедент для підміни виду вартості пошкодженого КТЗ. Алгоритм Методики передбачає розрахунок не *ринкового* виду вартості КТЗ (як це декларується), а *середньої вартості пропозиції*. Невідповідність обчислень принципу повноти дослідження створює підґрунтя для вчинення корупційних дій.

Мета статті – виявлення погрешностей при встановленні збитків, заподіяних власнику КТЗ, судовими експертами та розроблення рекомендацій щодо уточнення відповідних розрахунків.

Виклад основних результатів дослідження. При оцінюванні розміру збитків, заподіяних власнику КТЗ, найпоширенішою помилкою, з якою стикається будь-який оцінювач, є підміна економічної категорії “збиток” категорією “вартість заподіяної матеріальної шкоди”. Доцільно з’ясувати економічний зміст цих понять на засадах законодавчих актів.

Цивільним кодексом України, відповідно до ст. 22, [8] *збитками* визначено:

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);

2) доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене (упущена вигода).

Збитки відшкодовуються у повному обсязі, якщо угодою або законом не передбачено

відшкодування їх у більшому або меншому розмірі.

Шкода може бути двох видів: майнова й моральна. Майнова шкода являє собою зменшення або знищення майнових або немайнових (особистих) благ, які охороняються законом. Вона має визначену економічну цінність і виражається у грошових одиницях.

Порівняльний аналіз економічних категорій “збитки” та “майнова шкода” дає підстави для висновку, що збиток включає реальні збитки (тобто, майнову шкоду) й упущену вигоду. Методика декларує поняття “вартість матеріального збитку”, заподіяного власнику КТЗ. Для його визначення використовують витратний підхід і метод калькуляції ремонту.

Вартість матеріального збитку визнається такою, що дорівнює ринковій вартості КТЗ (C) на момент пошкодження за наявності однієї з таких умов [5, с. 47–48]:

а) якщо нівелюватися від принципу внеску та найбільш ефективного використання майна, вартість відновлювального ремонту КТЗ не менша за його ринкову вартість, тобто:

$$C_{BP} \geq C, \quad (1)$$

де C_{BP} – вартість відновлювального ремонту, *грн*;

б) якщо сума вартості відновлювального ремонту з урахуванням значення коефіцієнта фізичного зносу КТЗ і втрати товарної вартості не менша за ринкову вартість КТЗ за умови, що $C \geq C_{BP}$, то:

$$C_{BP3} + BTV \geq C; \quad (2)$$

$$C_{BP3} = C_P + C_M + C_C \cdot (1 - E_3), \quad (3)$$

де C_P – вартість ремонтно-відновлювальних робіт, *грн*; C_M – вартість необхідних для ремонту матеріалів, *грн*; C_C – вартість компонент, які підлягають заміні під час ремонту, *грн*; E_3 – коефіцієнт фізичного зносу; BTV – величина втрати товарної вартості;

в) якщо неможливо відновити КТЗ відповідно до технічних вимог виробника.

В інших випадках вартість матеріального збитку ($У$) визначають як суму вартості відновлювального ремонту з урахуванням значення коефіцієнта фізичного зносу складників КТЗ (C_{BP3}) та величини $ВТВ$ за формулою:

$$У = C_P + C_M + C_C \cdot (1 - E_3) + ВТВ. \quad (4)$$

До вартості матеріального збитку, який встановлюють під час оцінки, не включають витрати власника КТЗ, пов'язані з транспортуванням, зберіганням КТЗ, оплатою за експертні дослідження, поштовими витратами, з викликом сторін для технічного огляду КТЗ й іншими витратами.

Калькуляція вартості відновлювального ремонту складається за результатами технічного огляду КТЗ. Якщо КТЗ на момент технічного огляду відновлено повністю або частково, то калькуляцію відновлювального ремонту не складають, а замовнику оцінки надають повідомлення про неможливість проведення дослідження.

Вартість відновлювального ремонту (C_{BP}) розраховують за формулою

$$C_{BP} = C_P + C_M + C_C. \quad (5)$$

Вартість ремонтно-відновлювальних робіт (C_P) можна визначати як добуток від трудомісткості ремонту в нормо-годинах і регіональної вартості нормо-години.

Необхідність проведення ремонтних операцій та трудомісткість ремонту встановлюють на підставі нормативних документів виробника КТЗ або розроблених на замовлення (за участю) виробника КТЗ.

Зазначимо, що проведення процедури оцінки вартості КТЗ у випадку його пошкодження є обов'язковим. Вартість матеріального збитку відповідно до Методики визначають, виходячи з ринкової вартості КТЗ, яку в Україні встановлюють застосуванням порівняльного підходу й подальшого коригування її за загальною формулою

$$C = C_{CP} \cdot [1 \pm (\Gamma_K / 100) \pm (D_3 / 100)] \pm C_{Дод}, \quad (6)$$

де C – ринкова вартість КТЗ, грн;
 C_{CP} – середня ринкова вартість КТЗ, грн;

Γ_K – коефіцієнт коригування середньоринкової вартості за величиною пробігу, який визначають за допомогою інтерполяції значень табл. 1.2 “Коефіцієнт коригування ринкової вартості Γ_K КТЗ за величиною пробігу” додатку 1 Методики, %; D_3 – відсоток додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, який визначають відповідно до табл. 4.1 “Процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ залежно від умов догляду, зберігання та експлуатації” додатка 4 до Методики, %; $C_{Дод}$ – додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення й оновлення складників, грн.

Визначення середньої ринкової ціни ґрунтується на довідкових цінових даних продажу на ідентичне (аналогічне) КТЗ. Середню ринкову ціну (C_{CP}) для КТЗ встановлюють за середньою ціною продажу (пропозиції) ідентичного КТЗ за формулою

$$C_{CP} = C_D \cdot K + M, \quad (7)$$

де C_D – ціна КТЗ, який був у користуванні, з урахуванням строку його експлуатації за інформацією, наведеною зокрема у переліку рекомендованих нормативно-правових актів, методичної та довідкової літератури й комп'ютерних баз даних із програмним забезпеченням. Якщо в довідковій літературі наводиться ціна продажу і ціна пропозиції, то згідно з принципом заміщення значення C_D має дорівнювати ціні продажу КТЗ; K – коефіцієнт ринку регіону (див. “Бюлетень автотоварознавця”); M – вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення відповідно до чинного законодавства.

Аналіз складників розрахунку ринкової вартості показує, що “сконструйована” вартість у кінцевому підсумку є *не ринковою*, а *залишковою* або *середньою вартістю пропозиції*. Обґрунтування такого висновку має два аспекти.

По-перше, з'ясування нормативно-правових актів щодо визначення розміру

заподіяних власнику пошкодженого майна збитків. Згідно з ч. 2 Постанови “Про затвердження Порядку визначення розміру збитків від розкрадання, нестачі, знищення (псування) матеріальних цінностей” від 22.01.1996 року № 116, зі змінами від 07.12.2011 року [9] розмір збитків від розкрадання, нестачі, знищення (псування) матеріальних цінностей визначається проведенням незалежної оцінки відповідно до національних стандартів оцінки. У разі визначення розміру збитків, що призвели до заподіяння майнової шкоди державі, територіальній громаді або суб’єкту господарювання з державною (комунальною) часткою в статутному (складеному) капіталі, розмір збитків визначається відповідно до методики оцінки майна, затвердженої Кабінетом Міністрів України від 10.12.2003 року № 1891, а також проведенням незалежної оцінки відповідно до національних стандартів оцінки.

Проте судові експерти, які визначають ринкову вартість КТЗ, здебільшого не використовують законодавчу й методичну базу з питань оціночної діяльності (Національні стандарти оцінки, Податковий кодекс України), а користуються лише Методикою і Наказом 53/5 “Про затвердження Інструкції про призначення й проведення судових експертиз та експертних досліджень і Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки й призначення судових експертиз та експертних досліджень” [10]. Причина криється, очевидно, в нерозумінні “вагомості” нормативно-правових актів, які приймаються Кабінетом Міністрів України й Методологічною радою з бухгалтерського обліку при Міністерстві фінансів України, порівняно з методиками автотоварознавців Центральної експертно-кваліфікаційної комісії (ЦЕКК) Міністерства юстиції України та спілки судових експертів України.

По-друге, розбіжності між ринковою вартістю КТЗ, визначеною оцінювачем та судовим експертом за різними методологічними принципами, на яких заснована така оцінка.

Згідно з вимогами Національного стандарту № 1 “Загальні засади оцінки майна та майнових прав” [11] (далі, НСО № 1), ринкова вартість об’єкта оцінки – це вартість, за

якою можливе відчуження об’єкта оцінки на ринку тотожного майна на дату оцінки за договором, укладеним між покупцем і продавцем після відповідного маркетингу та за умови, що кожна з цих сторін діє зі знанням справи, розсудливо й без примусу.

Отже, у ринковій вартості КТЗ враховується намір особи щось продати або купити. Ринкова ціна натомість відображає факт здійснення купівлі, яка вже відбулася. Ці принципи оціночної діяльності оминаються судовими експертами, внаслідок чого розрахована ними ринкова вартість КТЗ вже на початковому етапі аналізу містить кілька парадоксів.

Перший парадокс, з яким стикаються оцінювачі під час судових слухань, полягає в тому, що судовий експерт під час проведення експертизи не враховує принцип найефективнішого використання об’єкта оцінки при визначенні його ринкової вартості. Водночас оцінювач під час визначення ринкової вартості КТЗ обов’язково враховує принцип найефективнішого використання майна.

Згідно з п. 10 НСО № 1 під найефективнішим використанням майна розуміють найвірогідніше фізично можливе, відповідним чином обґрунтоване, юридично доступне, фінансово здійсненне використання майна, що забезпечує найвище значення вартості оцінюваного об’єкта. Отже, якщо визначається ринкова вартість КТЗ спеціалізованого та спеціального призначення (цистерни, сівалки, автопричепи), то судовий експерт повинен врахувати, яким чином його доцільніше використовувати: цистерну – для перевезення води, молока; сівалку – для сіви насіння, внесення добрив; автопричіп – для перевезення продукції рослинництва, тваринництва тощо.

Оскільки оцінювачі, на відміну від судових експертів, враховують принцип найефективнішого використання майна, то з цього випливає наступний парадокс. Під час пошкодження КТЗ не враховується упущена вигода (моральні збитки), яка нанесена власнику майна. Тобто, якби цистерну чи сівалку не пошкодили – скільки за час перебування в аварійному стані на ній можна було

б перевезти води, молока, скільки гектарів засіяти, удобрити, підживити рослин.

Опанування норм Методики дає підстави зазначити, що під час визначення вартості матеріального збитку, заподіяного власнику КТЗ, розраховують величину втрати його товарної вартості.

Величина втрати товарної вартості (ВТВ) являє собою умовну величину зниження ринкової вартості КТЗ, відновленого за нормативними вимогами після пошкодження, порівняно з ринковою вартістю подібного непошкодженого КТЗ.

Проте зазначена категорія за своїм економічним змістом не тотожна категорії “упущена вигода”, оскільки відображає лише фізичний знос КТЗ (деталей та вузлів), заподіяний йому під час пошкодження. Вона не відображає вірогідний дохід або обсяг робіт, які за аварійний час (від моменту пошкодження до моменту закінчення відновлювального ремонту й введення в експлуатацію) цей КТЗ міг генерувати чи виконати.

Величину ВТВ розраховують за формулою:

$$ВТВ = X / 100 \cdot (C + C_{BP}), \quad (8)$$

де X – коефіцієнт втрати товарної вартості, який визначається згідно з табл. 3.8 Методики за співвідношенням A і B ; C – ринкова вартість подібного непошкодженого КТЗ, грн.

Відношення вартості відновлювального ремонту до ринкової вартості КТЗ (A) визначають за формулою:

$$A = C_{BP} / C. \quad (9)$$

Якщо відношення A має значення до 0,03, величина ВТВ прирівнюється до вартості відновлювального ремонту. Відношення вартості ремонтних робіт до сумарної вартості заміненіх складників КТЗ та матеріалів (B) розраховують за формулою

$$B = \frac{C_P}{C_C + C_M}, \quad (10)$$

де C_P – вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн; C_C – вартість деталей, необхідних для заміни під час ремонту, грн; C_M – вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн.

На нашу думку, упущену вигоду (2015 р.) слід встановлювати методом прямої капіталізації за формулою:

$$UV = D / r, \quad (11)$$

де UV – поточна вартість упущеної вигоди; D – розмір грошового потоку (у даному випадку доходу (виручки від реалізації продукції – з ПДВ та іншими непрямими податками) чи прибутку, який могло б генерувати КТЗ за період від пошкодження до відновлення та введення в експлуатацію (цю величину можна розрахувати згідно з методами й принципами бухгалтерського обліку та економічного аналізу); r – відповідна до чистого грошового потоку ставка капіталізації, яка дорівнює g – ставці дисконту.

Другий парадокс – це неврахування кон’юнктури ринку щодо купівлі-продажу КТЗ і послуг на їхнє обслуговування.

Доказом цього є те, що судовий експерт та оцінювач для обрання подібних КТЗ зазвичай користуються Бюлетеном автотоварознавця, який є неофіційним документом, оскільки він не затверджений державними або виконавчими органами влади. Інформація, що міститься у Бюлетені, здебільшого не враховує швидких економічних змін. Наприклад, фарбування двошаровою емаллю з ефектом металік чи перламутру, згідно з даними Бюлетеня, коштувало у 2008 році 140 грн (без ПДВ) [12], станом на грудень 2014 року ця послуга обходилася в 195 грн [13] при триразовому рівні інфляції за цей період. До того ж, не враховується вартість цієї послуги на спеціалізованій СТО (Honda, Toyota, Mercedes), а не звичайній, передбаченій експертом у своїх розрахунках. Очевидно, доцільно такі розрахунки здійснювати на основі документів, які підтверджують факт надання цієї послуги.

Третій парадокс, з яким на практиці стикаються оцінювачі у судовому слуханні, – це неврахування судовим експертом наявності ПДВ у ринковій вартості КТЗ та послугах, які надаються для здійснення відновлювального ремонту. Наприклад, якщо фарбування робиться на СТО, яке є платником ПДВ, і надання такої послуги бухгалтером цього СТО автоматично було відображено у

Єдиному реєстрі податкових накладних в електронному вигляді, то юридична особа, яка сплачує вартість відновлювального ремонту, має право на податковий кредит. Судовий експерт натомість лишає особу цього права, що суперечить нормам Податкового кодексу України й основним постулатам обліку для цілей оподаткування. Необхідність врахування наявності ПДВ у вартості відновлювального ремонту зумовлена природою податку на додану вартість. Так, ПДВ – це непрямий податок, який включається до ціни товару (продукції). Він є частиною створеної вартості, що сплачується до державного бюджету на кожному етапі виробництва товарів, надання послуг і виконання робіт.

Згідно з п.17 НСО № 1, у звіті про оцінку майна й у висновку про вартість об'єкта оцінки оцінювач відображає факт про включення або не включення до ринкової вартості суми податку на додану вартість. Оціночні процедури, пов'язані з визначенням ринкової вартості, здійснюються з урахуванням включення або не включення до неї суми податку на додану вартість.

Отже оцінювач, який керується нормами Закону України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” відображає наявність ПДВ у складі ринкової вартості КТЗ. Так само наявність ПДВ у складі ринкової вартості КТЗ відображає й судовий експерт. Підставою цьому є п.4 Закону України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні”. Відповідно до цього Закону, діяльність судових експертів, пов'язана з оцінкою майна, здійснюється на умовах і в порядку передбачених Законом України “Про судову експертизу” особливостей методичного регулювання оцінки цього майна. Інші положення Закону не поширюються на судових експертів.

На обов'язкову вимогу включення або не включення суми ПДВ до ринкової вартості КТЗ вказує й норма Наказу Міністерства юстиції України від 08.10.1998 року 53/5 “Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень і Науково-методичних рекомендацій з питань підгото-

вки та призначення судових експертиз та експертних досліджень”. Згідно з п. 1.5 цього Наказу, проведення експертиз, експертних досліджень з оцінки майна здійснюється на умовах і в порядку, передбачених Законом України “Про судову експертизу”, з урахуванням особливостей, визначених Законом України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” щодо методичного регулювання оцінки майна.

Незрозуміле твердження в експертизі судового засідання. Так, середнє значення нормо-часу ремонтно-відновлювальних робіт, одержаних на різних станціях технічного обслуговування з розбіжною формою оподаткування й рекомендованих НДІСЕ України та регіональними відділеннями СЕУ – не підлягають ані вирахуванню, ані додаванню ПДВ – а приймаються як середньоринкові та кінцеві. Вирахування або додавання до середньоринкової вартості нормо-часу ПДВ – є грубою помилкою. Отже, висновок експерта містить наявне ігнорування норми законодавчих актів щодо відображення наявності ПДВ у ринковій вартості КТЗ.

Судові експерти взагалі не передбачають ситуацію, що пошкодити колісний транспортний засіб може представник або керівник будь-якої організації. Для прикладу, якщо пошкодження КТЗ спеціального або спеціалізованого призначення здійснено керівником/представником будь-якого підприємства/установи, то рахунок на сплату відновлювального ремонту згідно зі змінами у податковому законодавстві України без урахування належності/неналежності цієї події до господарської діяльності підприємства відносять до складу інших витрат звичайної діяльності підприємства (субрахунок бухгалтерського обліку 977), що відповідно впливає на зменшення суми податку на прибуток, який сплачують до бюджету.

Таким чином, неврахування ПДВ у вартості наданих послуг з фарбування або ремонту КТЗ необґрунтовано та незаконно завищить витрати підприємства й зменшить суму податку на прибуток до бюджету (згідно з нормами бухгалтерського обліку в розрахунок фінансового результату витрати

входять за вирахуванням ПДВ та інших не-прямих податків).

Існує кілька підстав щодо обов'язковості засвідчення ринкової вартості пошкодженого КТЗ з ПДВ і без ПДВ.

Після ремонту й можливості експлуатації КТЗ може бути проданий, а дохід від продажу – оподатковуватися. Відповідно до п. 173 “Порядок оподаткування операцій з продажу або обміну об'єктів рухомого майна” Податкового кодексу України дохід платника податку від продажу (обміну) об'єкта рухомого майна протягом звітного податкового року оподатковується податком на доходи фізичних осіб за ставкою 5%, визначеною в п. 167.2 ст. 167.

Згідно з п.173.1 Податкового кодексу України, дохід від продажу (обміну) об'єкта рухомого майна (крім легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів) визначається виходячи з ціни, зазначеної у договорі купівлі-продажу (міни), але не нижче оціночної вартості цього об'єкта, визначеної відповідно до Закону.

Дохід від продажу (обміну) легкового автомобіля, мотоцикла, мопеда визначається виходячи з ціни, зазначеної у договорі купівлі-продажу (міни), але не нижче середньоринкової вартості транспортного засобу або не нижче його оціночної вартості, визначеної згідно із Законом (за вибором платника податку).

Середньоринкова вартість легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів обчислюється щоквартально 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.

Відповідно до п. 173.2 Податкового кодексу України як виняток із положень п. 173.1 дохід, одержаний платником податку від продажу (обміну) протягом звітного (по-

даткового) року одного з об'єктів рухомого майна у вигляді легкового автомобіля та/або мотоцикла, та/або мопеда, не підлягає оподаткуванню. Дохід, одержаний платником податку від продажу (обміну) протягом звітного (податкового) року двох і більше об'єктів рухомого майна у вигляді легкового автомобіля та/або мотоцикла, та/або мопеда, підлягає оподаткуванню за ставкою 5 % від бази оподаткування (п. 167.2 ст. 167).

Зазначене доводить про таке:

1) незважаючи на те, чи є платником ПДВ особа, яка здійснює продаж КТЗ, у звіті оцінювача або у висновку експерта й висновку експертного дослідження слід окремо зазначати ринкову вартість цього КТЗ із ПДВ і без ПДВ, оскільки не визначено, кому продається цей КТЗ (платнику чи неплатнику ПДВ);

2) нотаріус для нарахування податків, які підлягають сплаті до бюджету при укладенні угоди купівлі-продажу КТЗ, повинен нарахувати податок, виходячи з ринкової вартості об'єкта оцінки без ПДВ, оскільки “податок із податку не береться”.

Отже, судовий експерт як й оцінювач повинен у висновку зазначати ринкову вартість транспортного засобу окремо з ПДВ та без ПДВ, оскільки судові експерти мають керуватися нормами законодавчих актів з оцінки майна, які діють на теренах України (ст. 4. Закону України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” й п. 17 НСО № 1). Зазначати ринкову вартість об'єкта оцінки окремо з ПДВ і без ПДВ треба також у випадку, коли власник КТЗ платник або неплатник ПДВ, а виконувати потім страховою компанією, нотаріусом, працівниками ДАІ (під час оформлення КТЗ), податковими органами, дії не стосуються ні оцінювача, ні судового експерта.

Четвертий парадокс – це ігнорування судовим експертом стану кон'юнктури ринку під час визначення ринкової вартості КТЗ. Наприклад, якщо пошкоджено автомобільний транспортний засіб з об'ємом двигуна 2,7 літра, але у Бюлетені автотоварознавця немає таких автомобілів, проте є ав-

томобілі з об'ємом двигуна 4 літри, то судовий експерт бере їх за базу порівняння, збільшує ринкову вартість досліджуваного автотранспортного засобу з двигуном 2,7 літра на відповідний коефіцієнт, оскільки вартість автомобіля з об'ємом двигуна 4 літри на його переконання вища. Проте такий підхід не відповідає стану ринкової ситуації в Україні, оскільки не враховує макроекономічних чинників впливу на ринкову ціну автомобілів з об'ємом двигуна 4 літри, принаймні у 2015 році. Так, згідно з чинним законодавством України, власник автотранспортного засобу з об'ємом двигуна понад 3 літри, якщо його перша реєстрація в Україні відбулася до 5 років експлуатації, повинен сплачувати до бюджету податок у розмірі 25 000 грн на рік. За значного підвищення цін на паливо власник такого автомобіля, як правило, намагається якомога швидше його позбутися. Хоча фахівці знають, що витрати пального на автомобіль Toyota Prado з об'ємом двигуна 2,7 і 4 літри майже однакові, у пересічного споживача спрацьовує "синдром заощадливості". Тому згідно з думкою звичайного споживача КТЗ з об'ємом двигуна 4 літри може не бути дорожчим, ніж подібний КТЗ з об'ємом двигуна 2,7 літра. Отже, з позицій кон'юнктури ринку колісних транспортних засобів судовий експерт здійснює безпідставні розрахунки й коригування.

П'ятий парадокс зумовлений введенням до складників КТЗ зі строком експлуатації понад 12 років нормативного значення коефіцієнта фізичного зносу (E_3) на рівні 0,7. З'ясування некоректності цієї норми Методики ґрунтується на доцільності вирахування фізичного зносу окремих компонент (деталей, вузлів) пошкодженого КТЗ під час розрахунку вартості відновлювального ремонту. Ринкова вартість компоненти враховує її комплектність і фактичний технічний стан, а також умови, в яких вона експлуатувалася (зберігалася), та особливості кон'юнктури ринку регіону.

Ринкову вартість компоненти КТЗ з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу (C_{C3}) визначають за формулою:

$$C_{C3} = C_C \cdot (1 - E_3), \quad (12)$$

де C_C – ціна нової складової частини, грн; E_3 – коефіцієнт фізичного зносу.

Фізичний знос, що зумовлюється погіршенням технічного стану КТЗ внаслідок експлуатаційного зносу його складників, являє собою втрату вартості КТЗ в процесі експлуатації. Встановлення її рівня здійснюється за допомогою коефіцієнта фізичного зносу компонент залежно від технічного стану КТЗ і відображає взаємозв'язок умов експлуатації й технічного стану КТЗ з вартістю його складників.

Коефіцієнт фізичного зносу E_3 розраховують за формулою:

$$E_3 = 1 - C / C_C. \quad (13)$$

Значення E_3 приймається таким, що дорівнює нулю для нових деталей та для деталей КТЗ, строк експлуатації яких не перевищує п'яти років для легкових КТЗ виробництва країн СНД, семи – для інших легкових КТЗ, трьох – для вантажних КТЗ, причепів, напівпричепів і автобусів виробництва країн СНД, чотирьох – для інших вантажних КТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів, п'яти років – для мототехніки. Виняток стосовно використання зазначених вищевказаних становить, якщо:

а) КТЗ експлуатуються в інтенсивному режимі (фактичний пробіг щонайменше вдвічі більший за нормативний);

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

в) КТЗ експлуатували в умовах, визначених у пункті 4 табл. 3.2 Методики.

Якщо під час відновлення були використані нові деталі іншої модифікації КТЗ взамін пошкоджених (розукомплектованих), значення відсотка їх фізичного зносу приймають таким, що дорівнює нулю. Значення коефіцієнта фізичного зносу, який підлягає усуненню, не може перевищувати 0,7. Для складників КТЗ зі строком експлуатації понад 12 років значення E_3 береться 0,7.

Наведемо приклад, що доводить про некоректність зазначеної норми. Якщо в автомобіля марки “Mercedes” понад 12 років експлуатації пошкодили фару, то для проведення ремонтних робіт потрібно купити нову фару або навіть дві фари, оскільки кольорова гама та форма нової фари матиме неестетичний вигляд на фоні старої фари. Ринкова вартість однієї фари становить, як мінімум, 300 дол. США. У реальному житті експерт за нормами Методики застосовує коефіцієнт фізичного зносу 0,7. За його розрахунками, ринкова вартість фари для проведення ремонтних робіт становить 210 дол. США (300 дол. США \times 0,7). Причому в розрахунках значитиметься лише розбита фара. Властник пошкодженого КТЗ одержить від винуватця ДТП 210 дол. США за пошкоджену фару, натомість повинен буде витратити 600 дол. США для приведення автомобіля в належний стан.

Очевидна некоректність нормативного значення коефіцієнта фізичного зносу КТЗ, оскільки встановлена норма суперечить нинішньому стану кон'юнктури ринку автозапчастин, а економічна доцільність її та механізм і логіка використання у Методиці й законодавчих актах не аргументовані.

Шостий парадокс включає врахування “обраних судовим експертом на власній розсуд та нічим не обґрунтованих” значень коефіцієнта ринку регіону під час визначення середньої ринкової ціни КТЗ.

Згідно з Методикою, коефіцієнт ринку регіону дорівнює таким значенням:

1) 0,97 – для КТЗ, який знаходиться у віддалених від обласних і районних центрів адміністративних районах із низькою інвестиційною привабливістю;

2) 1,03 – для КТЗ, який знаходиться в Києві, обласних та районних центрах із високою інвестиційною привабливістю;

3) 1 – для КТЗ, що знаходиться в інших районах.

Методикою передбачена можливість самостійного розрахунку коефіцієнта ринку регіону. Для цього надається відповідна формула, але на практиці судовий експерт користується лише запропонованою шкалою значень коефіцієнта ринку регіону. Виникає

запитання, яким чином експерт визначає інвестиційну привабливість регіону перебування досліджуваного КТЗ.

Щодо передбачених Методикою та сформованих ринковою кон'юктурою значень коефіцієнта ринку регіону зазначимо, що маркетингові дослідження цін на автомобілі марки BMW у Києві й районних центрах Одеської області дали змогу виявити: ринкові ціни на автомобілі зазначеної марки у Києві на 5 % нижчі порівняно з містами Ізмаїл, Іллічівськ, Болград, Овідіополь, Білгород-Дністровський, Рені, Котовськ. Вартість автомобіля УАЗ “Патріот” в Одеській області на 10 % вища, ніж у Києві.

Порівняння інформації про ціни автомобілів на ринку суперечать даним коефіцієнта ринку регіону Методики. Згідно з Методикою, якщо автомобіль знаходиться у Києві, то коефіцієнт ринку регіону для розрахунку його ринкової вартості береться на рівні 1,03, а на Одещині він становить 1,0 (див. формули 6;7). Проте відповідно до стану ринкової кон'юнктури коефіцієнт ринку регіону в Києві дорівнює 1,0, а для КТЗ в інших досліджуваних районах – 1,03.

Аналітичний висновок щодо необхідності кардинальної зміни коефіцієнтів ринку регіонів у зазначеній Методиці піддається чіткому поясненню й доказовості, оскільки ґрунтується на елементарних знаннях законів ринку, зокрема закону попиту та пропозиції. Оскільки у Києві більша пропозиція автомобілів BMW й УАЗ “Патріот”, то ціна на них нижча.

Для свого часу норми Методики, зокрема після затвердження у 2003 році зі змінами у 2009 році та прийняття Закону України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” 2001 року й Постанови КМУ 116-96-п “Про затвердження Порядку визначення розміру збитків від розкрадання, нестачі, знищення (псування) матеріальних цінностей” 1996 року, зі змінами 2011 року, Постанови КМУ 1891-2003-п. “Про затвердження Методики оцінки майна” 2003 року, зі змінами у 2011 році, були дієвими. Проте на нинішньому етапі вони потребують суттєвого доопрацювання.

Висновки. Встановлена експертом ринкова вартість пошкодженого КТЗ та розрахована на її основі вартість матеріального збитку розбіжна з вартістю оцінювача, який дотримується нормативів оціночної діяльності й орієнтується у змінах кон'юнктури ринку. Проте точнішими за висновки експерта (експертного дослідження) результатами оцінювання, що містяться у звіті оцінювача, суддя як правило нехтує. Звіт оцінювача при цьому розглядається лише як документ, тобто довідкова інформація, яка в процесі судового слухання підлягає рецензуванню на відміну від висновку судового експерта. Тому

оскаржити розрахунки експерта практично неможливо.

Судовим експертом з оцінки КТЗ у МВС України може стати особа, яка має вищу юридичну освіту, а у Мін'юсті України обов'язкова автотехнічна освіта. Проте оціночна діяльність – це, насамперед, сфера економіки. Судовий експерт повинен мати базові знання з економічної теорії, економіки підприємства, бухгалтерського обліку, маркетингу. Настав час створити в Україні єдині кваліфікаційні вимоги до судових експертів за різними експертними спеціальностями.

Список використаних джерел

1. Про судову експертизу : Закон України від 25.02.1994 р. № 4038-ХІІ зі змінами 17.05.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4038-12>.
2. *Богаченко В.Н.* Оценка транспортных средств / В. Н. Богаченко ; под общей ред. Я.И. Маркуса. – К., 2007. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://x-uni.com/referat/227983>.
3. *Адрианов Ю.В.* Оценка автотранспортных средств : моногр. / Ю. В. Адрианов – М.: Дело, 2006. – 410 с.
4. *Юдин А.В.* Оценка стоимости транспортных средств / А. В. Юдин – М. : МФПА, 2005. – 76 с.
5. *Большакова С.І.* Оцінка об'єктів у матеріальній формі : навч. посіб. Ч. 4 “Оцінка колісних транспортних засобів” / С. І. Большакова , Т. Ю. Большакова , Ю. С. Моспан – Одеса, 2010. – 124 с.
6. *Бодрова Н.Е.* Методичні підходи до оцінки вартості транспортних засобів [Електронний ресурс] / Н. Е. Бодрова, К. П. Булатов. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/28_PRNT_2011/Economics/3_94555.doc.htm.
7. Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів : Наказ Міністерства юстиції України від 04.08.2009 р. № 724/16740 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0724-09>.
8. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV / Офіц. текст станом на 12.02.2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
9. Про затвердження Порядку визначення розміру збитків від розкрадання, нестачі, знищення (псування) матеріальних цінностей : Постанова Кабінету Міністрів України від 22.01.1996 р. № 116-96-п / Офіц. текст станом на 07.01.2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/116-96-%D0%BF>.
10. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень і Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень : Наказ Міністерства юстиції України від 08.10.1998 р. 53/5 / Офіц. текст зі змінами станом на 26.01.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98>.
11. Про затвердження національного стандарту № 1 “Загальні засади оцінки майна і майнових прав” : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 р. № 1440-2003-п / Офіц. текст зі змінами станом на 4.03.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF>.
12. Использование ценовых данных справок-счетов при оценке ТС // Бюллетень автотовароведа. – 2008. – № 42 [Электронний ресурс]. – Режим доступу : http://ivc.in.ua/?page_id=247.
13. Бюллетень автотоварознавця. – 2014. – № 80 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ivc.in.ua/?page_id=247.
14. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні : Закон України від 12.07.2001 р. № 2658-III / Офіц. текст зі змінами станом на 20.11.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2658-14>.
15. Податковий кодекс України : Офіц. текст зі змінами станом на 1 січ. 2015 р. // Дебет-Кредит. Податковий кодекс України : спец. вип. – 2015. – № 4. – 288 с.
16. Про затвердження Положення про Експертно-кваліфікаційну комісію МВС України та атестацію судових експертів Експертної служби МВС України : Наказ МВС України № 923 / Офіц. текст зі змінами станом на 20. 06. 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0288-12>.
17. Про визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань діяльності Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів України 13.03.2012 р. № 533 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/533-2012-%D0%BF>.
18. Про затвердження Положення про Експертну службу Міністерства внутрішніх справ України : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 9.08.2012 р. № 691 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1541-12>.

Стаття надійшла до редакції 27.04.2015 р.

*** * ***