

УДК 621.86.032.003.12

МОБІЛІЗАЦІЯ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В ЗОНУ АТО: ОЦІНКА ТА ОФОРМЛЕННЯ

СЕРГІЙ БОЛЬШАКОВ,

директор науково-дослідного інституту судової експертизи та оцінки, голова Одеського обласного осередку Всеукраїнської громадської організації «Всеукраїнська спілка експертів оцінювачів», кандидат військових наук, оцінювач, експерт, доцент кафедри економіки та міжнародних відносин, Міжнародний гуманітарний університет (м. Одеса)

Розкрито особливості оцінки колісних транспортних засобів у разі мобілізації їх до зони АТО. Зроблено наголос на особливостях оцінки колісних транспортних засобів не тільки під час відправлення їх до зони бойових дій, а й під час повернення їх із зони АТО. Надано рекомендації, впровадження яких дозволить коректно оцінити транспортні засоби, які перебувають у зоні АТО, та не допустити появи корупційних дій під час відшкодування вартості пошкоджених автотранспортних засобів.

Ключові слова: колісний транспортний засіб, ринкова вартість, вартість ліквідації, вартість відновлювального ремонту, вартість матеріального збитку.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Нестабільна політична ситуація в Україні протягом 2013–2014 років призвела до того, що задля збереження територіальної єдності й суверенітету в нашій державі, Президент України та Верховна Рада вимушені були розпочати антитерористичну операцію на Донбасі. Наслідком активізації боротьби із загарбниками стало прийняття низки законів, які сприяють вчиненню опору збройними силами України щодо дій агресора. Одним із таких законодавчих актів є прийнятий Верховною Радою та підписаний Президентом України Петром Порошенко Закон «Про внесення змін в деякі законодавчі акти України щодо вдосконалення оборонно-мобілізаційних питань під час проведення мобілізації» № 4785. Цей Закон (він зареєстрований у сесійній залі Верховної Ради 2 вересня 2014 року), дозволяє залучати транспортні засоби як суб'єктів господарювання, так і громадян для евакуації населення з зони надзвичайної ситуації. Закон передбачає, що суб'єктам господарювання та громадянам, засоби яких залучені, компенсуються вартість надання послуг і розмір фактичних (понесених) витрат за рахунок коштів, що виділяються з бюджету на ліквідацію наслідків надзвичайної ситуації або усунення загрози її виникнення [1].

У регіонах України розпочато мобілізацію автотранспорту. Згідно із коментарями замісника началь-

ника відділу учбово-мобілізаційної роботи Одеського обласного комісаріату Сергія Опенюка, у Одеській області було мобілізовано приблизно 300 автотранспортних засобів: вантажівки, автобуси, бортові машини, мікроавтобуси для перевезення особового складу. Крім того, у інших областях автомобільний транспорт також використовується для потреб армії. Наприклад, у Херсонській області з початку першого додаткового призову було мобілізовано більш ніж 100 одиниць техніки. Про це повідомив головний воєнком області Сергій Кока, під час зустрічі губернатора Андрія Путилова із підприємцями та представниками державних органів [2].

Зазначимо, що на сьогодні відсутня методика визначення вартості колісних транспортних засобів, які підлягають мобілізації, також немає чітко розробленого механізму визначення вартості відновних робіт, які необхідно зробити у разі пошкодження мобілізованого колісного транспортного засобу під час перебування в зоні АТО. Тому питання оцінки вартості колісних транспортних засобів у разі мобілізації в зону АТО, набувають на сьогодні особливої актуальності.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Критично-бібліографічний огляд літературних джерел, присвячених оцінці колісних транспортних засобів [3; 4; 5; 6; 7; 8], показує, що на сьогодні в Україні науковці та практики зосереджують свою

увагу на розробці методології їхньої оцінки. Так, Богаченко В.Н. [4] досліджує особливості визначення збільшення вартості колісних транспортних засобів у випадку оновлення (заміни) деталей, вузлів та агрегатів.

Большаков С.І. [5, с. 47–53], Андріанов Ю.В. [7] та Юдін А.В. [8, с. 40–54] значну увагу приділили характеристичі використання методів оцінки колісних транспортних засобів та визначенню вартості матеріального збитку, нанесеному колісному транспортному засобу внаслідок скоєння дорожньо-транспортних пригод.

Разом з тим, усі науковці постійно посилаються на методика, згідно із якою визначається вартість колісних транспортних засобів, а саме, Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затверджену наказом Міністерства юстиції України та Фондом державного майна України (далі ФДМУ) 24.11.2003 року за № 142/5/2092, зареєстровану в Міністерстві юстиції України 24.11.2003 року за №1074/8395 (у редакції наказу Міністерства юстиції України та ФДМУ від 24.07.2009 року № 1335/5/1159) (далі-Методика) [3]. Зазначена Методика, нажаль, не передбачає визначення вартості матеріального збитку колісних транспортних засобів, які повернулися із зони АТО і зазнали пошкоджень, оскільки не передбачалося, що відбудеться напружена політична ситуація в Україні. Як наслідок, у цій Методиці відсутній перелік необхідних документів, які необхідно скласти під час передачі колісних транспортних засобів від власника до держави у разі проведення мобілізації та військових дій.

Питання документообігу частково розглянуті у Листі ДФС України «Щодо нарахування податкових зобов'язань з податку на додану вартість у разі передачі транспортних засобів» від 16.10.2014 р. № 5229/6/99-99-19-03-02-15 (далі – Лист) [9]. Тому визначення особливостей оцінки колісних транспортних засобів, які мобілізовано, носить на сьогодні дискусійний характер, оскільки коли держава забирає колісні транспортні засоби, то вона й повинна відшкодувати вартість матеріального збитку, який їм може бути нанесено. У цій площині виникає низка питань, а саме, з ПДВ чи без ПДВ розраховувати вартість матеріального збитку мобілізованого колісно-

го транспортного засобу; хто повинен робити оцінку колісних транспортних засобів – оцінювач чи судовий експерт і, нарешті, як правильно визначити ринкову вартість колісного транспортного засобу під час мобілізації та яку суму повинна відшкодувати держава власнику мобілізованого колісного транспортного засобу, які документи необхідно скласти у процесі мобілізації транспорту, та інше.

Мета статті полягає у визначенні особливостей оцінки вартості колісних транспортних засобів, які мобілізуються до зони АТО та розгляді процедур оформлення необхідних документів на мобілізований транспорт. Також у наміри автора входить формулювання рекомендацій, впровадження яких дозволить не допустити проявів корупційних дій під час відшкодування вартості мобілізованих колісних транспортних засобів та визначення суми відновних робіт транспорту, який зазнав пошкоджень.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Лист ДФС України «Щодо нарахування податкових зобов'язань з податку на додану вартість у разі передачі транспортних засобів» від 16.10.2014 р. № 5229/6/99-99-19-03-02-15 [9] не містить чіткого визначення колісного транспортного засобу, колісного транспортного засобу спеціалізованого призначення, колісного транспортного засобу спеціального призначення, які можуть бути мобілізовані. Отже, виникає плутанина, що розуміється під транспортним засобом у зазначеному Листі – автомобіль, літак, пароплав. Наше дослідження присвячено саме мобілізації колісних транспортних засобів. З цього приводу надаємо характеристику зазначених термінів.

Колісний транспортний засіб (далі – КТЗ) – транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі. Термін «колісний транспортний засіб» поширюється також на машини, двигуни яких живляться постійним електричним струмом через контактну мережу (тролейбуси);

Колісний транспортний засіб спеціалізованого призначення – транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів та вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, швидка медична допомога, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо);

Колісний транспортний засіб спеціального призначення – транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, авто бетонозмішувач, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо) [3].

**СУБ'ЄКТ ОЦІНКИ КТЗ,
ЯКИЙ МОБІЛІЗУЄТЬСЯ У ЗОНУ АТО**

Згідно із законодавством, мають право визначати вартість колісних транспортних засобів, як судовий експерт, так і оцінювач. Обидві особи повинні керуватися одними й тими ж нормативними актами для визначення вартості КТЗ і, відповідно, його ринкова вартість повинна бути одна й та ж, що в судового експерта, що в оцінювача. Оцінювач й судовий експерт повинні використовувати одні й ті ж самі законодавчі акти (Національний стандарт №1 «Загальні засади оцінки майна та майнових прав», Методику [3], ДСТУ, технічні умови, нормативно-правові акти з оцінки майна та майнових прав). Різниця полягає лише у тому, що оцінювач, який складає звіт з оцінки майна, повинен керуватися вимогами п.56 Національного стандарту №1 «Загальні засади оцінки майна та майнових прав», затвердженого Постановою Кабінету міністрів України № 1440 від 10.09.2003р. (далі – НСО №1), а судовий експерт, який робить висновок експертного дослідження та підписується як експерт, або складає висновок експерта та підписується як судовий експерт згідно Наказу Міністерства Юстиції України № 53/5 «Про затвердження Інструкції про призначення та прове-

дення судових експертиз та експертних досліджень та науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень».

Відповідно до ст.69 Кримінально-процесуального кодексу України [10], судовий експерт не має право самостійно збирати інформацію. Натомість, оцінювач згідно п.52 НСО №1 [11], самостійно здійснює пошук інформаційних джерел (за винятком документів, надання яких повинен забезпечити замовник оцінки згідно з договором), їх аналіз та виклад обґрунтованих висновків. При цьому оцінювач повинен проаналізувати всі інформаційні джерела, пов'язані з об'єктом оцінки, тенденції на ринку подібного майна, які використовуються у разі застосування порівняльного підходу, та іншу істотну інформацію. У разі неповноти зазначеної інформації або відсутності її взагалі у звіті про оцінку майна зазначається негативний вплив цього факту на результати оцінки.

Згідно ст.3 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність» (далі – **Закону**) [12] оцінка майна та майнових прав – це процес визначення їх вартості на дату оцінки за процедурою, встановленою нормативно-правовими актами, і є результатом практичної діяльності суб'єкта оціночної діяльності. Тобто, оцінку майна здійснює оцінювач. Згідно ст.7 Закону [12], проведення оцінки майна є обов'язковим у випадку визначення збитків або розміру відшкодування вартості майна. Згідно ст.13 Закону [12], звіт оцінювача підлягає рецензуванню, а рецензування висновку експерта та висновку експертного дослідження – законодавчо не передбачено. Чинний на сьогодні Кримінально-процесуальний кодекс України не передбачає проведення повторної судової експертизи. Тому інформація про ринкову вартість колісного транспортного засобу, який підлягає мобілізації у зону АТО, що міститься у звіті оцінювача, є більш достовірною і обґрунтованою, ніж та, яка визначена у висновку експерта та висновку експертного дослідження.

Коли відбувається мобілізація колісних транспортних засобів у юридичних і фізичних осіб, то зазначені транспортні засоби тимчасово переходять у власність держави, отже визначення їхньої вартості під-

порядковується Постанові № 1891 «Про затвердження Методики оцінки майна» від 10.12.2003 року і змінами від 07.12.2011 року [13] (далі – *Постанова №1891*), і, відповідно, тільки оцінювач має право визначати розмір матеріального збитку, який нанесено майну державних та комунальних підприємств.

Постанова № 1891[13] передбачає, що саме оцінювач повинен проводити оцінку розміру матеріального збитку, який зазнав колісний транспортний засіб, що повернувся з зони бойових дій. Тому вважаємо, що звіт оцінювача є з законодавчої точки зору більш обґрунтованим під час оцінки колісного транспортного засобу, який направляється та повертається з зони АТО. До того, ж судова автотоварознавча експертиза не є обов'язковою.

Для логічного викладення особливостей визначення вартості колісного транспортного засобу, який мобілізується у зону АТО, відокремимо два напрямки оцінки мобілизованого транспорту:

1. Визначення ринкової вартості колісного транспортного засобу, який **направляється до зони АТО**;
2. Визначення вартості колісного транспортного засобу, яке **повернулося з зони АТО**.

ВИЗНАЧЕННЯ РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ КТЗ, ЯКИЙ НАПРАВЛЯЄТЬСЯ ДО ЗОНИ АТО

Етап 1. Складання акту дефектації

На першому етапі оцінки вартості автотранспорту зазначимо, що перед тим як оцінювач почне визначати вартість КТЗ, який буде мобілізовано, треба обов'язково зробити його технічний огляд на сертифікованій станції технічного обслуговування (далі – СТО) із залученням фахівців з технічних питань. Обов'язковість зазначеного заходу полягає у тому, що оцінювач не є фахівцем з технічних питань і в нього може не вистачити спеціальних знань для визначення, наприклад, компресії двигуна. Тому фахівці на ліцензованому СТО складають *акт дефектації (у трьох примірниках – один залишається у власника КТЗ, другий – у військовій частині, третій – на СТО, яке проводило технічний огляд КТЗ)*, який містить інформацію про реальний стан автотранспорту, який мобілізуватиметься. Акт дефектації повинен бути підписаний керівником СТО та завірений печаткою.

Тільки після процедури складання акту дефекта-

ції оцінювач повинен проводити оцінку вартості КТЗ.

Етап 2. Визначення бази оцінки

Перед тим, як оцінювати вартість КТЗ, які проходять технічний огляд задля встановлення їхньої придатності виконувати покладені на них функції у зоні АТО, бажано чітко визначитися щодо бази оцінки. Згідно із п.3 НСО №1, база оцінки – це комплекс підходів, методів та оціночних процедур, які відповідають конкретному виду вартості майна. Під час визначення бази оцінки враховується мета оцінки та умови використання її результатів. Інакше кажучи, база оцінки – це який вид вартості майна треба визначити [11].

Базою оцінки в першому напрямку визначення вартості мобілизованого КТЗ є його ринкова вартість. Ринкова вартість об'єкта оцінки – це вартість, за якою можливо відчуження об'єкта оцінки на ринку тотожного майна на дату оцінки за договором, заключеним між покупцем та продавцем, після відповідного маркетингу та за умови, що кожна з цих сторін діє із знанням справи, розсудливо та без примусу [11].

Вважаємо за доцільне відмітити, що згідно із роз'ясненням Державної фіскальної служби, яке наведено у Листі [9], приймання-передача транспортних засобів, залучених під час мобілізації, та їх повернення після оголошення демобілізації здійснюються на підставі актів приймання-передачі, в яких зазначаються відомості про власників, технічний стан, залишкова (балансова) вартість та інші необхідні відомості, що дають змогу ідентифікувати транспортні засоби.

В нас, як науковців, виникає низка питань:

1. Якщо КТЗ мобілізується у власника – фізичної особи, то в якому документі відображена балансова вартість цього КТЗ?
2. Чому має бути зазначена у акті-приймання-передачі КТЗ саме балансова, а не ринкова вартість (балансова вартість згідно даних бухгалтерського обліку КТЗ може складати 100 грн., а ринкова вартість, за якою відбувається продаж КТЗ – 10 000 грн. і згідно чинного законодавства продаж КТЗ відбувається за ринковою вартістю)? Тоді (якщо у акті приймання-передачі буде зазначена тільки балансова вартість) та КТЗ повернеться з зони АТО із пошкодженнями, оці-

новач не зможе виконати звіт про оцінку і визначити вартість матеріального збитку.

Згідно із Методикою [3], визначення вартості матеріального збитку ($У$) відбувається на основі ринкової вартості. Про це свідчать такі формули [3]:

$$У = C_p + C_m + C_c \times (1 - E_z) + ВТВ \quad (1),$$

де: $У$ – вартість матеріального збитку, грн.; C_p – вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн.; C_m – вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн.; C_c – вартість нових складників, що підлягають заміні під час ремонту, грн.; E_z – коефіцієнт фізичного зносу; $ВТВ$ – величина втрати товарної вартості, грн.

Вартість матеріального збитку – це сума вартості ремонтно-відновлювальних робіт із урахуванням фізичного зносу деталей, що замінюються, та величини втрати товарної вартості. Визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику КТЗ ґрунтовно розглянуто у навчальному посібнику «Оцінка об'єктів у матеріальній формі: частина 4 «Оцінка колісних транспортних засобів» [5, с. 47–53].

Відновлювальний ремонт (або ремонт) – комплекс операцій щодо відновлення справності або роботоздатності КТЗ чи його складника (ів) та відновлення їхніх ресурсів. Ремонт здійснюється методами відновлення чи заміни складових частин.

Величина втрати товарної вартості – умовна величина зниження ринкової вартості КТЗ, відновленого за нормативними вимогами після пошкодження, порівняно з ринковою вартістю подібного непошкодженого КТЗ [3].

Розрахунок величини фізичного зносу згідно п. 7.37 Методики [3] проводиться за формулою:

$$E_z = 1 - \frac{C}{C_n} \quad (2),$$

де: E_z – коефіцієнт фізичного зносу; C – ринкова вартість КТЗ, що оцінюється, грн.; C_n – ціна нового КТЗ, грн.

Розрахунок величини $ВТВ$ здійснюється за формулою:

$$ВТВ = X / 100 \times (C + C_{вр}) \quad (3),$$

де: $ВТВ$ – величина втрати товарної вартості, грн.; X – коефіцієнт втрати товарної вартості, який визначається згідно Методики [3]; C – ринкова вартість подібного непошкодженого КТЗ, грн.; $C_{вр}$ – вартість відновлювального ремонту ($C_{вр} = C_p + C_m + C_c$).

Питання бази оцінки, а саме відмінності між балансовою (залишковою) та ринковою вартістю описані нами у статті «Використання видів вартості майна під час виконання судових експертиз» (журнал «Бухгалтерський облік та аудит» № 7/2014) [14, с. 42–52].

Етап 3. Документи, які повинні залишитися у особи, в якій мобілізовано КТЗ

У юридичної або фізичної особи, в якій було мобілізовано КТЗ, повинен залишитися:

– акт дефектації на дату передачі КТЗ у зону АТО, у якому обов'язково вказується номер двигуна мобілізованого КТЗ (на сьогодні в Україні у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу не фіксується номер двигуна автотransпортного засобу);

– звіт про оцінку ринкової вартості КТЗ на дату передачі його у зону АТО (вимоги до складання звіту про оцінку містяться у п.56 НСО №1[11]);

Також, вважаємо відмітити, що доцільно провести рецензування виконаного звіту згідно вимогам ст.13 Закону [12], оскільки у випадку виникнення суперечних ситуацій (неповернення КТЗ з зони АТО, судових спорів та ін.), рецензія буде носити додатковий доказовий характер.

– акт приймання-передачі на дату передачі КТЗ у зону АТО (типова форма №ОЗ-1) (складається у двох примірниках), у якому окрім первісної вартості КТЗ, інвентарного номера, зносу, та інших зазначень, повинна бути вказана ринкова вартість КТЗ на дату складання звіту про оцінку автотransпорту;

– свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, оскільки це документ, який засвідчує право власності господаря щодо мобілізованого КТЗ (мобілізація КТЗ – це тимчасова процедура).

Мобілізація КТЗ відбувається на основі акту приймання-передачі транспортного засобу. Вважаємо, що у власника КТЗ повинні залишитися державні номери на автомобіль, оскільки він за них заплатив, а органи ДАІ повинні надати мобілізованому КТЗ знак для разових поїздок (тимчасові транзитні номери, тощо) та зробити відмітку про тимчасове зняття цього КТЗ з обліку та направлення його до військової частини.

Особливу увагу треба приділити мобілізації автотransпорту, який придбаний у кредит, оскільки з 2011 року в свідоцтві про реєстрацію транспортного

засобу не ставиться відмітка про те, що він придбаний у кредит. На час мобілізації такого КТЗ варто зупинити нарахування відсотків, оскільки він не використовується за призначенням (з позиції власника автотранспорту).

**ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ КТЗ,
ЯКИЙ ПОВЕРНУВСЯ З ЗОНИ АТО**

У випадку, коли КТЗ повернулося з зони АТО, складаються та залишаються у особи такі документи:

– акт дефектації на дату повернення з зони АТО, у якому обов'язково вказується номер двигуна мобілізованого КТЗ (на сьогодні в Україні у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу не фіксується номер двигуна автотранспортного засобу);

– звіт про оцінку ринкової вартості КТЗ на дату повернення його з зони АТО (вимоги до складання звіту про оцінку містяться у п.56 НСО №1[11]);

Також, вважаємо відмітити, що доцільно провести рецензування виконаного звіту згідно вимогам ст.13 Закону [12], оскільки у випадку виникнення суперечних ситуацій (неповернення КТЗ з зони АТО, судових спорів та ін.), рецензія буде носити додатковий доказовий характер.

– акт приймання-передачі на дату повернення КТЗ у зону АТО (типова форма №ОЗ-1) (складається у двох примірниках), у якому окрім первісної вартості КТЗ, інвентарного номера, зносу, та інших зазначень, повинна бути вказана ринкова вартість КТЗ на дату складання звіту про оцінку автотранспорту.

КТЗ може повернутися з зони АТО у різному технічному стані, у тому числі без пошкоджень чи з пошкодженнями, які можливо відновити або відновлення яких економічно не є доцільним.

У випадку, коли:

1. КТЗ повернулося з зони АТО без пошкоджень: воно передається власнику за актом приймання-передачі основних засобів. Платня за використання КТЗ у зоні АТО визначається згідно діючого законодавства.

2. КТЗ передається власнику із пошкодженнями, які можливо відновити: держава повертає власнику КТЗ вартість відновлювального ремонту, яка визначається на основі виконаного оцінювачем звіту.

3. КТЗ має пошкодженнями, відновлення яких не є економічно доцільним. Якщо вартість

відновлювального ремонту пошкодженого КТЗ, якій повертається з зони АТО, буде дорівнювати або більше вартості подібного КТЗ без пошкоджень, то власнику пошкодженого КТЗ, держава компенсує ринкову вартість переданого ним у зону АТО КТЗ без пошкоджень на дату відправлення цього автомобіля у зону АТО.

Крім того, у цьому випадку оцінювач повинен розрахувати вартість ліквідації та утилізації.

Вартість ліквідації розраховується як сума валових доходів, які очікується отримати від реалізації об'єкта оцінки як єдиного цілого або його складових частин виходячи з принципу найбільш ефективного використання за вирахуванням очікуваних витрат, пов'язаних з такою ліквідацією. У разі коли за результатами розрахунків вартість ліквідації становить від'ємну величину, її значення встановлюється у розмірі 1 гривні [11].

Вартість утилізації КТЗ визначається як сума ринкової вартості технічно справних складників та вартості металобрухту складників, які залишилися [3].

Під час розрахунку зазначених видів вартості КТЗ оцінювач повинен керуватися нормами Національного стандарту України «Метали чорні вторинні. Загальні технічні умови ДСТУ 4121-2002» [15]. Згідно цього стандарту для отримання металевого брухту необхідна повна розбірка КТЗ, включаючи його агрегати. Оцінювач розраховує вартість робіт з розбірки пошкодженого КТЗ і у випадку, коли вартість розборки КТЗ та його агрегатів більше вартості металобрухту, то вартість ліквідації такого КТЗ є від'ємною і складає 1 гривня (п.7.24 Методики [3]).

ПОДАТОК НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ

Під час визначення ринкової вартості КТЗ, які мобілізуються у зону АТО та повертаються з неї, оцінювач та судовий експерт повинні обов'язково зазначати як у звіті оцінювача, так і у висновку експерта та висновку експертного дослідження, ринкову вартість КТЗ окремо з ПДВ та без ПДВ. Існує декілька підстав щодо обов'язковості показу ринкової вартості КТЗ, який мобілізовано до зони АТО, окремо з ПДВ та без ПДВ.

По-перше, оцінювач під час визначення вартості КТЗ, який мобілізується до зони АТО, керується но-

рами Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» [12], НСО №1, а також нормами п.173 Податкового кодексу України [16]. Згідно із п.17 НСО №1 [11], у звіті про оцінку майна та 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 із урахуванням включення або не включення до неї суми податку на додану вартість.

Справа в тому, що у подальшому, КТЗ, яке відремонтовано та може експлуатуватися, може бути продано, і дохід від продажу оподатковується. Так, згідно із п.173 «Порядок оподаткування операцій з продажу або обміну об'єктів рухомого майна» Податкового кодексу України [16], 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 статті 167 цього Кодексу.

Згідно із п.173.1 Податкового кодексу України [16], 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 згідно із законом.

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).

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 ві-

льного доступу до 10 числа місяця, наступного за звітним кварталом.

Згідно із п.173.2 Податкового кодексу України [16], як виняток із положень пункту 173.1 цієї статті, дохід, отриманий платником податку від продажу (обміну) протягом звітного (податкового) року одного з об'єктів рухомого майна у вигляді легкового автомобіля та/або мотоцикла, та/або мопеда, не підлягає оподаткуванню.

Дохід, отриманий платником податку від продажу (обміну) протягом звітного (податкового) року двох та більше об'єктів рухомого майна у вигляді легкового автомобіля та/або мотоцикла, та/або мопеда, підлягає оподаткуванню за ставкою (5 % від бази оподаткування), визначеною п. 167.2 статті 167 цього Кодексу [16].

З цього випливає:

1. Незважаючи на те, чи є платником податку на додану вартість особа, яка здійснює продаж КТЗ, чи ні, у звіті оцінювача або у висновку експерта та висновку експертного дослідження, повинно окремо зазначатися ринкова вартість цього КТЗ з ПДВ та без ПДВ, оскільки: по-перше, не визначено точно кому продається цей КТЗ (платнику або неплатнику ПДВ).

2. Нотаріус для нарахування податків, які підлягають сплаті до бюджету внаслідок здійснення угоди купівлі-продажу КТЗ, повинен нарахувати податок виходячи з ринкової вартості об'єкта оцінки без ПДВ, оскільки так би мовити «податок з податку не береться».

Зазначимо, що судовий експерт так само, як й оцінювач повинен у висновку зазначити ринкову вартість транспортного засобу окремо з ПДВ та без ПДВ, оскільки судові експерти повинні керуватися нормами законодавчих актів з оцінки майна, які діють на теренах України, а саме: Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» [12] та НС №1 [11]. Це (зазначення ринкової вартості об'єкта оцінки окремо з ПДВ та без ПДВ) треба здійснювати й у випадку, коли власник КТЗ платник ПДВ або неплатник цього податку, а які дії потім будуть робити страхова компанія, нотаріус, працівники ДАІ (під час оформлення КТЗ), податкові органи – це вже не стосується ані оцінювача, ані судового експерта.

ВИСНОВКИ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Під час передавання КТЗ у зону АТО, треба:

1. Обов'язково проводити технічний огляд на сертифікованому ліцензійному СТО із складанням дефектаційного акта, який повинен бути підписаний двома сторонами: власником КТЗ та представником військового комісаріату.

2. Оцінку вартості КТЗ повинен проводити саме оцінювач, оскільки звіт оцінювача підлягає рецензуванню, а висновок експертного дослідження – ні, отже достовірність звіту оцінювача набагато вища, ніж висновок експертного дослідження.

3. У юридичної або фізичної особи, в якій було мобілізовано автотранспортний засіб повинні залишитися: акт дефектації; акт приймання-передачі (типова форма №ОЗ-1); свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу; державні номери на автомобіль.

4. Органи ДАІ повинні надати мобілізованому КТЗ знак для разових поїздок (тимчасові транзитні номери, тощо) та зробити відмітку про тимчасове зняття цього КТЗ з обліку та направлення його до військової частини.

5. Особлива увага повинна бути приділена мобілізації КТЗ, який придбаний у кредит, оскільки з 2011 року в свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу не ставиться відмітка про те, що він придбаний у кредит. На час мобілізації такого КТЗ варто зупинити нарахування відсотків, оскільки він не використовується за призначенням (з позиції власника автотранспорту).

Під час визначення вартості КТЗ, який повернувся з зони АТО, треба:

1. Під час відшкодування вартості матеріального збитку, завданому КТЗ, під час перебування у зоні АТО, власнику цього КТЗ треба повернути вартість відновлювального ремонту, витраченого на відновлення цього КТЗ.

2. У випадку, коли вартість відновлювального ремонту дорівнює або більше ринкової вартості КТЗ без пошкоджень, отриманих у зоні АТО, тобто КТЗ підлягає утилізації, власнику КТЗ держава повинна компенсувати ринкову вартість подібного КТЗ без пошкоджень та сплачує йому 1 грн. (вартість ліквідації пошкодженого та несправного КТЗ, який спотворено у зоні АТО). Пошкоджений КТЗ залишається у держави, а свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу та державні номери КТЗ здається в органи ДАІ. Аналогічний порядок треба здійснювати щодо КТЗ спеціалізованого призначення (автобус для перевезення дітей, інвалідів та пасажирів, самохвал, цистерна, сидельний тягач, фургон, швидка медична допомога, ритуальний автомобіль та ін.) та спеціального призначення (автокран (для аварійного ремонту), автобетонозмішувач, пожежна машина, автомобіль-майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій та ін.).

3. У випадку, якщо власник КТЗ звернувся до ремонтної організації, яка не є платником ПДВ, і має законом забезпечене право займатися ремонтом КТЗ, то вартість відновлювального ремонту компенсується державою без ПДВ.

4. Під час розрахунку вартості матеріального збитку КТЗ, якому завдані пошкодження під час перебування у зоні АТО, оцінювач зобов'язаний розраховувати вартість утилізації та ліквідації КТЗ, коли відновлювати цей КТЗ економічно недоцільно.

Методичні висновки.

Внести зміни у Методику товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затверджену наказом Міністерства юстиції України та Фондом державного майна України від 24.11.2003 р. № 142/5/2092 такі зміни: у звіті про оцінку КТЗ та у висновку про вартість КТЗ, оцінювач та судовий експерт обов'язково відображає факт про включення або не включення до ринкової вартості суми податку на додану вартість. Оціночні процедури, пов'язані з визначенням ринкової вартості КТЗ, здійснюються із урахуванням включення або не включення до неї суми податку на додану вартість. Послуги оцінювача та спеціалістів спеціалізованого СТО повинно сплачуватися з державного бюджету.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

- | | |
|--|---|
| 1. Закон України «Про внесення змін в деякі законодавчі акти України щодо вдосконалення оборонно-мобілізаційних питань під час проведення мобілізації» | № 4785 (zareestrovaniy u sesijnij zalі Verhovnoї Radi 2 veresnja 2014 roku) [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupy: http://www.president.gov.ua/ru/news/30836.html |
|--|---|

2. **В Одесской области** на нужды армии было мобилизовано около 300 автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://autonews.autoua.net/novosti/8313-v-odesskoj-oblasti-na-nuzhdy-armii-mobilizovano-ok.html>

3. **Методика** товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів – Офіц. текст станом на 04 серпн. 2009 р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0724-09>

4. **Богаченко В.Н.** Оценка транспортных средств / (под общей редакцией Я.И. Маркуса). – К., 2007. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://x-uni.com/referat/227983>

5. **Большаков С.И.** Оцінка об'єктів у матеріальній формі: [навч. посіб.]. Частина 4 «оцінка колісних транспортних засобів» / С.И. Большаков, Т.Ю. Большакова, Ю.С. Моспан – Одеса, 2010. – 124 с.

6. **Бодрова Н.Е.** Методичні підходи до оцінки вартості транспортних засобів // Н.Е. Бодрова, К.П. Булатов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rusnauka.com/28_PRnT_2011/Economics/3_94555.doc.htm

7. **Адрианов Ю.В.** Оценка автотранспортных средств: [монография] / Ю.В. Адрианов. – М.: Дело, 2006. – 410 с.

8. **Юдин А.В.** Оценка стоимости транспортных средств / А.В. Юдин. – М.: МФПА, 2005. – 75 с.

9. **Лист** ДФС України «Щодо нарахування податкових зобов'язань з податку на додану вартість у разі передачі транспортних засобів» – Офіц. текст станом на 16.10.2014р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://odpi-hm.at.ua/news/shhodo_narakhuvannya_podatkovikh_zobov'язan'_z_podatku_na_dodanu_vartist'_u_raz_i_peredachi_transportnikh_zasobiv_39_jazan_z_podatku_na_dodanu_vartist_u_raz_i_peredachi_transportnikh_zasobiv/2014-10-29-2022

10. **Уголовный** процессуальный кодекс Украины: научно-практический комментарий / Отв. ред.: С.В. Кивалов, С.Н. Мищенко, В.Ю. Захарченко. – Х.: Одиссей, 2013. – 1184 с.

11. **Національний** стандарт № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав» – Офіц. текст із змінами станом на 4 бер. 2013 р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF>

12. **Закон** України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність» – Офіц. текст із змінами станом на 20 лист. 2012 р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2658-14>

13. **Постанова № 1891** «Про затвердження Методики оцінки майна» – Офіц. текст із змінами станом на 07 грудн. 2011 р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1891-2003-%D0%BF>

14. **Большаков С.И.** Використання видів вартості майна під час виконання судових експертиз // С.И. Большаков, Р.М. Волчек // Бухгалтерський облік та аудит. – 2014. – № 7. – С.42–52.

15. **Національний стандарт** України «Метали чорні вторинні. Загальні технічні умови. ДСТУ 4121-2002» – Офіц. текст станом на 1 квітн. 2003 р.

16. **Податковий** кодекс України – Офіц. текст із змін. станом на 1 листоп. 2014 р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

Охарактеризованы особенности оценки колесных транспортных средств в случае мобилизации их в зону АТО. Сделан акцент на особенностях оценки колесных транспортных средств не только во время отправки их в зону боевых действий, но и во время их возвращения из зоны АТО. Сформулированы рекомендации, внедрение которых позволит корректно оценить транспортные средства, находящиеся в зоне АТО, и не допустить проявления коррупционных действий при возмещении стоимости поврежденных автотранспортных средств.

Ключевые слова: колёсное транспортное средство, рыночная стоимость, стоимость ликвидации, стоимость восстановительного ремонта, стоимость материального ущерба.

Peculiarities of evaluation of wheeled vehicles in the event of mobilization in their area of Anti Terroristic Operation. The was focus on the specifics of the assessment of wheeled vehicles not only at the time of their departure in a combat zone, but also during their return from the zone Anti Terroristic Operation. Recommendations, as for implementation of which will allow not to appeal corruption actions, during the refund for damaged vehicles.

Key words: wheeled transport equipment, market value, value of liquidation, value of regenerative repair, value of material damage.