



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№2 (67) ВІА 28.02.19

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY



БІГ НА МІСЦІ

Український авторинок за підсумками 2018 року виявився на 23-му місці в Європі, але допоміг сусіднім країнам.

ПРИЗЕРИ РОКУ

Закадрові моменти конкурсу «Автомобіль Року 2019» в Україні.

ЕЛЕКТРИЧНИЙ БУМ

Продажі авто на електротязі в Європі виросли на третину за рік.

ЩО НОВОГО?

Юрист та уповноважений представник ОООРЗ Валентина Непійпова – про новий Закон про товариства.



Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (67) від 28.02.19

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Волощук Л.В.

info@fra.org.ua
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».
В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.
В розділі «Реєстрації електромобілів» використані дані МВС.

Матеріали розділу «Новини партнерів» надаються партнерами
Федерації та можуть бути скорочені без втрати змісту повідомлення.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: reuters.com

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

А ми продовжуємо підбивати підсумки минулого року.

Україна зберегла своє 23-є місце на автомобільній карті Європи. І стала єдиним ринком в Центральній і Східній Європі, де був зафіксований спад продажів нових автомобілів.

Здавалося б, ми бігли щонайдужче. А виявилось – тупцюємось на місці...

А в Європі тим часом свої перегони – електромобільні. Адже продажі автовок з електричним приводом зросли тут аж втричі. І це не дивина. Вартість акумуляторів потроху знижується, а бажання та потреба зберегти екологію – збільшується.

Тож влада ЄС влада активно рухає ідею електромобільності вперед. Норвегія, Великобританія, Франція, Іспанія, Німеччина – це далеко не повний перелік країн, які протягом наступних 10-15 років планують повністю відмовитися від автомобілів з ДВЗ.

Що ж, у кожного свої змагання. Ми лише сподіваємось, що почнемо врешті-решт бігти по одній доріжці з усім світом, а не продиратися крізь терени на узбіччі.



БІГ НА МІСЦІ

Український авто ринок за підсумками 2018 року виявився на 23-му місці в Європі, але допоміг сусіднім країнам.

фото: drive-news.net

AUTO-Consulting традиційно інформує про місце України на автомобільній карті Європи.

Зусиллями всіх операторів за 2018 рік вдалося реалізувати 78386 нових легкових автомобілів через автосалони. Це лише трохи менше (-2,35%), ніж за 2017 рік, коли було реалізовано 80271 авто. Але якщо згадати, який тиск на офіційний ринок було протягом усього року, то такий результат виглядає навіть непогано.

Складною була і кінцівка року, коли почав формуватися великий відкладений попит через нові ставки акцизів. У підсумку, у грудні реалізація нових авто в автосалонах скоротилася на 26,42%, а загальний обсяг був навіть нижче, ніж в листопаді. Такий «слабкий» грудень на ринку нових авто спостерігається вперше за багато років. Не було і традиційного ажіотажу в автосалонах перед Новим Роком. Але цілий ряд брендів зумів скористатися тимчасовим затишшям і в грудні покращив свої результати.

За підсумками 2018 року лідером ринку нових легкових автомобілів знову стала Toyota, зайнявши 12,3%. При цьому Toyota змогла поліпшити торішній результат.

Стабільно зберегли свої місця і Renault, Volkswagen, Skoda – усі ці бренди подолали рубіж в 5 тис. авто. Але в 2018 році до «п'ятитисячників» додався і Nissan. Дилери японської марки в умовах досить скромного модельного ряду змогли додати в продажах відразу на 22%.

За підсумками 2018 року український ринок нових автомобілів з показником 78386 авто зберіг за собою 23-є місце серед європейських країн, навіть незважаючи на спад продажів в 2,3%. За обсягами продажів нових автомобілів Україна трохи випередила Словенію і поступається Словаччині, Греції, Фінляндії та Ірландії, де число жителів в рази відрізняється від нашої країни.

Всього в ЄС реалізували за 2018 рік 15,2 млн нових автомобілів, що лише на 0,1% більше, ніж у 2017 році. З урахуванням України, Білорусії, Росії та інших країн, що не входять в ЄС, європейський ринок склав 17,5 млн нових автомобілів, що на 1,2% більше, ніж роком раніше. Зростання продажів спостерігалось в Росії (+12,8% реалізовано 1,8 млн. авто), в Білорусії авторинок досяг показника 52,8 тис. нових авто зі зростанням +54,2%.

Істотно зріс ринок Польщі (+9,4% і 532 тис. авто), Угорщини (+17,5% продано 136,5 тис. авто), Румунії (+23% продано 130,9 тис. авто), Литви (+25,4% продано 32,4 тис. авто). При тому значні показники зростання в цих країнах спостерігаються вже не перший рік.

Україна виявилася єдиним ринком в Центральній і Східній Європі, де був

зафіксований спад продажів нових автомобілів. З огляду на значні обсяги імпорту старих автомобілів європейської реєстрації з сусідніх країн, дивно, як українському первинного ринку ще вдалося встояти і зберегти свої позиції на європейській арені.

Слід нагадати, що в 2008 році Україна займала 7-е місце в Європі за обсягами продажів з показником 623 тис. нових автомобілів.

Зараз її місце займає Бельгія, де в 2018 році реалізовано 549 тис. авто. І до колишніх позицій України наполегливо піднімається Польща. У 2018 році Польща була вже 8-м ринком в Європі з показником 531 тис. авто

У Західній Європі в 2018 році спостерігалися різноспрямовані тенденції. У перші сім місяців 2018 року автомобільний ринок ЄС показував зростання, але після введення більш жорстких

екологічних правил, вже у вересні обвалився на 23,5% і в наступні чотири місяці продовжував стабільно падати.

На ключових європейських ринках також зафіксовані різноспрямовані тренди: Іспанія (+7,0%) і Франція (+3,0%) зростають, продажі трохи знижуються в Німеччині (-0,2%), а також в Італії (-3,1%) і Великобританії (-6,8%).

Найпопулярнішою маркою в ЄС традиційно залишається Volkswagen, продажі якого зросли на 2,7% до 1,752 мільйонів автомобілів, а на другому місці розтапувалася французька Renault з падінням в 3,9% до 1,106 млн одиниць.

Замикають п'ятірку лідерів Ford (2,4% падіння до 994 тисяч одиниць), Peugeot (5% зростання до 971 тисячі одиниць) і Opel, який став рекордсменом року з божевільним зростанням в 156,2% до 884 тисяч одиниць.



РЕЙТИНГ КРАЇН ЄВРОПИ за обсягом продажів у 2018 році (тис. од.; % зміни)

Німеччина	3435,8	▼ 0,2%
Великобританія	2367,1	▼ 6,8%
Франція	2173,5	▲ 3,0%
Італія	1910,0	▼ 3,1%
Росія	1800,6	▲ 12,8%
Іспанія	1321,4	▲ 7,0%
Бельгія	549,6	▲ 0,6%
Польща	531,9	▲ 9,4%
Нідерланди	443,8	▲ 7,1%
Швеція	353,7	▼ 6,8%
Австрія	341,1	▼ 3,5%
Швейцарія	299,7	▼ 4,6%
Чеська Республіка	261,4	▼ 3,7%
Португалія	228,3	▲ 2,8%
Данія	218,6	▼ 1,5%
Норвегія	147,9	▼ 6,8%
Угорщина	136,6	▲ 17,5%
Румунія	130,9	▲ 23,1%
Ірландія	125,6	▼ 4,4%
Фінляндія	120,5	▲ 1,6%
Греція	103,4	▲ 17,4%
Словачія	98,1	▲ 2,1%
Україна	78,4	▼ 2,3%
Словенія	72,8	▲ 2,7%
Хорватія	59,9	▲ 18,7%
Люксембург	52,8	▲ 0,1%
Болгарія	34,3	▲ 9,9%
Литва	32,4	▲ 25,4%
Естонія	25,4	▲ 3,6%
Ісландія	18,0	▼ 15,6%
Латвія	16,9	▲ 1,1%
Кіпр	13,0	▼ 0,9%



ПРИЗЕРИ РОКУ

Закадрові моменти конкурсу «Автомобіль Року 2019» в Україні.

12 лютого відбулося нагородження переможців всеукраїнського конкурсу «Автомобіль Року в Україні 2019». Але до фіналу на сцені автомобілі-претенденти наїздили не одну сотню кілометрів тест-драйвів і в різних умовах проявили себе з різних сторін, показавши не лише сильні і позитивні якості. **AUTO-Consulting** поділився своїми спостереженнями про те, що залишилося за кадром урочистої церемонії.

У цьому році за звання «Легковий автомобіль року» і «Кросовер/SUV року» боролися 30 моделей, презентованих в Україні протягом 2018 року. Залежно від класу, автомобілі-претенденти розподілили за номінаціями, всередині яких і відбувалася запекла боротьба за звання кращого у своїй категорії. А кращі з кращих боролися за головні титули. Крім цього, були додаткові позакласові номінації – «Кращий дизайн» і «Співвідношення ціна/

якість». Хто ж переміг?

У Класі міні переможцем став Citroen C1. До малюків у нашій країні не таке ставлення, як, наприклад, в Італії чи Франції, де вони – єдиний порятунок на вузьких вуличках і переповнених парковках. Тим приємніше, що C1 – лідер продажів в своєму сегменті. Це свідчення європейських смаків. Навіть попри те, що його ціна, в порівнянні з попереднім поколінням, зросла. Значить, він дійсно того вартий. Кореспондент AUTO-Consulting їздив на найближчому родичі C1 – Peugeot 108, і залишився цілком задоволений.

У Малому та компактному класі переможцем заслужено став Mercedes Benz A-Class. На європейській презентації в Хорватії кореспондент AUTO-Consulting мріяв випробувати мерседесовський комфорт нового А-Класу на українських дорогах.



На кількох тестових заїздах «Автомобіль Року 2019» цю мрію вдалося реалізувати. А-Клас не розчарував. Не випадково, що Mercedes-Benz A-Class чесно дійшов до фіналу. Він його гідний.

У фіналі у А-Класу був бензиновий мотор 1,33 л потужністю 133 к.с. Розгін до сотні – 8,8 с.

І він здивував, що з таким обсягом і при такій потужності можна отримати таку відмінну динаміку. Тим, що в салоні досить просторо. А також порадував тим, що А-Клас назавжди пішов від визначення нудною «машини для домогосподарок» і робить серйозну заявку називатися «драйверз каром».



У Бізнес-класі кращою стала Mazda 6. Mazda 6, яка була на тестових заїздах журналістського журі, мала 2,5-літровий бензиновий мотор потужністю 194 к.с. Розгін до сотні – 8,1 с.

Об'єктивно з новою «шпідкою» Mazda вже в преміумі, і за оснащенням, і за комфортом, і за їздою. У неї – розкішний дизайн кузова. І це, мабуть, – найбільш цікавий автомобіль у своєму класі за драйвом. Якби цього року не було нової Toyota Camry, Mazda 6 могла б реально претендувати на головний титул конкурсу. Адже вона і дешевша, і динамічніша, ніж Camry.

Але Toyota Camry в Україні – це не просто конкурент, це законодавець моди в бізнес-класі.

В Люкс-класі переможцем став Mercedes-Benz CLS. Це 4-дверне купе з 6-циліндровим мотором здатне забезпечити класичний мерседесовській комфорт навіть на граничній швидкості, на поганій дорозі і в найкрутіших поворотах.



Причому, швидкість не відчувається. Її знаєш тільки по проекції на лобовому склі. І глянувши туди, дивуєшся, як багато. А яка міць під капотом розумієш, коли до упору тиснеш на педаль газу, і двигун починає співати оксамитовим баритоном.

Ціна, правда, стартує без малого з 2 мільйонів гривень. І це трохи затьмарює враження. Але це ж Mercedes-Benz!

Звання Електромобіль року отримав BMW i3s. Як це не дивно, баварський електрокар має не найбільший пробіг на одній зарядці. Обіцяють близько 300 км. Але BMW i3S підкорює іншим. Кореспондент AUTO-Consulting вперше проїхав на BMW i3S в Мюнхені.

Правда, тільки в якості пасажирів. А коли з'явилася можливість поїздити за кермом BMW i3S, це були незабутні відчуття.



Автомобіль практично абсолютно безшумно (з ледь чутним космічним писком) блискавично розганяється. А потім відмінно управляється і тримає дорогу. Драйвер і пасажирів сидять в унікальному інтер'єрі з незвичайним компонуванням, зі вставками з натурального дерева і оббивкою з тканини, що нагадує повсть. BMW i3S – автомобіль з майбутнього.

У номінації Малий кросовер перемогла Mazda CX-3. Цьому SUV не завадило навіть те, що він вийшов у японців трохи жіночим. Дорожній просвіт в 160 мм — це для седана, причому європейського, а не для кросовера. Та й місця ззаду в салоні не багато. Але CX-3 — здорово виглядає. Тому (в тому числі), суспільне журі віддало їй більшість голосів.



Кращим Компактним кросовером стала Škoda Karoq. Кореспондент AUTO-Consulting їздив на Karoq і за кордоном, і в Україні, і був приємно здивований його мерседесовським комфортом підвіски. До того ж Škoda Karoq, незважаючи на монопривід, досить легко справлялася з позашляховою тестовою трасою для повнопривідних SUV. І ґрунтовий, і сніжний. Попри мінімальний кліренс в 175 мм. А на тесті SUV&Sand кореспондент AUTO-Consulting без проблем проїхав тестові вправи, включаючи «шахматку», «гойдалки» і піщану пастку. Потужності бензинового 1,5 л мотора на 150 к.с. Karoq цілком вистачає, щоб їхати і динамічно, і комфортно. Та й по керованості цей автомобіль може дати фору багатьом.



Причому, не тільки на швидкості на трасі (динаміка — 8,4 с/100 км/год) але і в піску, на так би мовити раллійному допі. Тут Karoq поводився настільки передбачувано і слухняно, що дозволяв завзято йти в замет, піднімаючи піщану бурю. Приємно, що Škoda Karoq от-

римав заслужену нагороду, адже в Україні він поки явно недооцінений.



Звання Середньорозмірний кросовер отримав BMW X3. І це була одна з найбільш очікуваних, найбільш передбачуваних і найдостойніших нагород. Адже BMW X3 не тільки фактично наздогнав за розмірами і динаміці колишнє покоління X5. Але і обігнав його своїм сучасним наповненням.

Але головне навіть не це. Новий X3 — це і динаміка, і комфорт, і керованість, і позашляхові здібності, і престиж. І він дає не тільки те, чого очікуєш від баварських авто, а навіть більше. І він чудовий, навіть незважаючи на не найгуманнішу ціну.



Звання Повнорозмірний кросовер в Україні очікувано отримав Toyota Land Cruiser Prado. Адже він, поза сумнівом, герой на наших дорогах. Його поважність підкорює і налаштовує на філософський лад: «А куди, власне, поспішати? Адже життя, в принципі, вдалося».

І навіть попри не найскромніші витрати палива, і навіть попри чималу ціну, «Прадо» — це улюбленець української публіки. Це символ значного позашляховика, краще якого для більшості бути просто не може. Так що сама участь у Конкурсі Toyota LC Prado вже була гарантією його перемоги. Без варіантів в нашій країні.

Кращим по Співвідношенню ціна-якість став Citroen C3 Aircross. Хоча саме він міг претендувати на звання кращого по дизайну. Але цей титул отримав інший французький автомобіль – родич C3 по PSA.



За Кращий дизайн нагородили Peugeot 5008. Він, звичайно, дуже гарний. І гарний не тільки зовні. Сліди пазурів лева на задніх ліхтарях, авіаційні клавіші на центральній консолі, 3D-приладову панель ми вже бачили на 3008-м, який брав участь в конкурсі минулого року. 5008-й переграє Prado по керованості і по динаміці. Він не менш комфортний, але за відчуттями, не так міцно збитий. І у французького «Лева» тільки передній привід.



Головну нагороду – Легковий автомобіль року в Україні 2019 – отримала Toyota Camry. Отримала очікувано і так само, як Prado, – передбачувано. Однієї присутності цієї моделі в списку претендентів було досить, щоб спрогнозувати її перемогу.

Toyota Camry в Україні люблять так, як, можливо, більше ніде в світі. Ця модель сама по собі – символ благополуччя і престижу середнього класу вже багато років. І всі ці роки і, що найголовніше, кілька поколінь поспіль, Camry не розчаровує своїх фанів. І вони, навіть при деякій хиткості, все одно віддають перевагу Camry іншим авто. Це – сила бренду і традицій. А щоб ці традиції не пішли разом з літніми власниками Camry, японці намагають-



ся омолодити аудиторію покупців. Навіть на подіумі «Авто Року 2019» Camry була в новому прогресивному червоному кольорі.

Звання Кросовер року в Україні 2019 отримав Renault Duster. І тут теж все по-чесному. Хто б що не говорив про Duster, і як би його не критикував (а критикувати його є за що), саме цей SUV – абсолютний лідер продажів в Україні. А значить – він чесно відпрацьовує кожну заплачену за нього гривню. Але крім цього, він ще депо може на бездоріжжі, і дає адекватний за свою ціну комфорт. І все це – за розумні гроші. Якби не Camry, Duster цілком міг би стати «Автомобілем Року» в ті часи, коли ще не було поділу на номінації легкові авто і кросовери.



Крім переможців конкурсу «Автомобіль Року 2019» організатори нагородили і найбільш продавані в Україні бренди за підсумками 2018 року.

Ними стали Toyota – як бренд-лідер продажів серед легкових автомобілей. Абсолютним лідером продажів (серед легкових і комерційних автомобілів) став бренд Renault.

У нинішньому році в Україні очікується не менше гідних новинок. А значить, – можна з упевненістю припустити, що конкурс «Автомобіль Року» буде ще цікавішим.

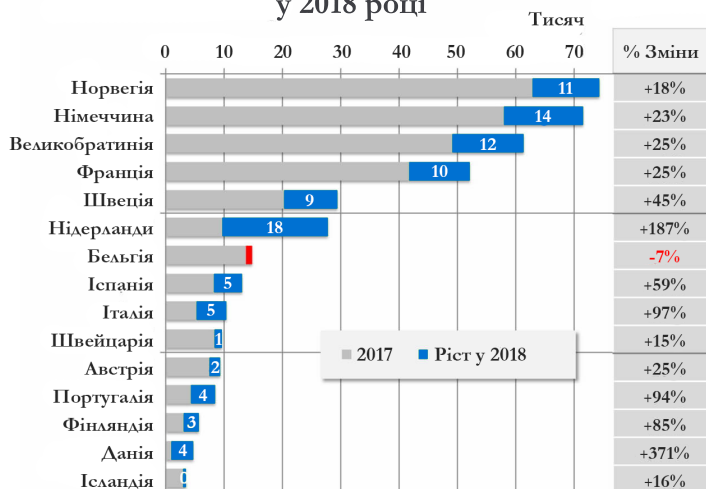


ЕЛЕКТРИЧНИЙ БУМ

Продажі авто на електротязі в Європі вирости на третину за рік.

За 2018 рік кількість автомобілів з повністю електричними і гібридними силовими установками на території європейських країн зростає на 33% в порівнянні з 2017 роком.

ТОП країн за продажами електромобілів у 2018 році



Джерело: EV-Volumes

В абсолютних значеннях кількість електрокарів в Європі збільшилася на 408 тисяч одиниць.

Найкращі показники продажів були

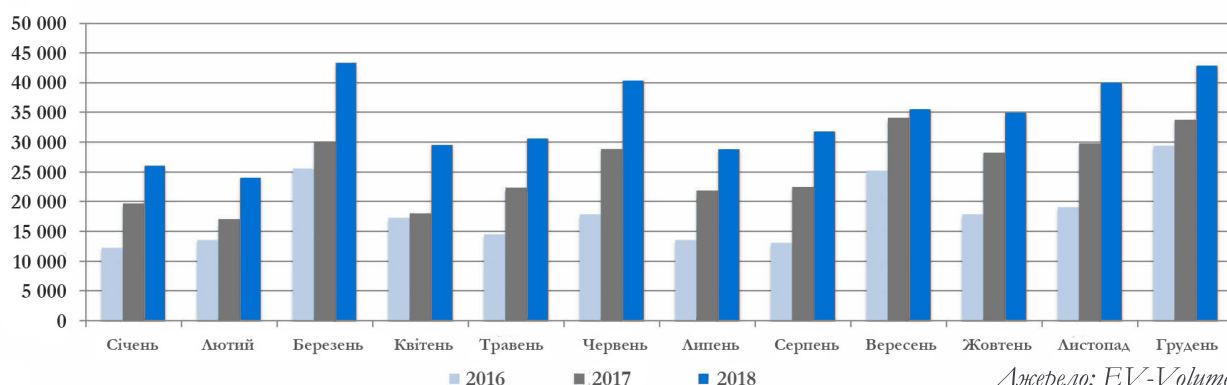
зафіксовані в березні і грудні 2018 року. Фахівці відзначають, що зростання продажів електромобілів в грудні свідчить про те, що в поточному році їх кількість може зрости ще на 35-40%, пише [AutoGeek](#).

Тим більше, що на ринок вийдуть нові моделі – Audi e-tron quattro, Mercedes EQC, Porsche Taycan і Tesla Model 3. Також очікується випуск BMW Mini і нові моделі електромобілів від компанії PSA.

Варто відзначити, що практично всі авторинки Європи показали зростання в 2018 році. Найкраще йшли справи в Норвегії – вже 40% авторинку цієї країни складають електромобілі та гібриди (26% і 14% відповідно). На другому місці йде Німеччина, на третьому – Великобританія.

Також хороші показники продажів моделей з електроприводом були зафіксовані у Франції, Швеції і Нідерландах.

Динаміка продажів електромобілів в Європі



Джерело: EV-Volumes



ЩО НОВОГО?

Юрист та уповноважений представник ОООРЗ Валентина Непійпова – про новий Закон про товариства.

17 червня 2018 року набув чинності новий Закон України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» (далі – Закон). Закон України «Про господарські товариства», яким раніше керувались ТОВ і ТДВ у своїй діяльності, втратив чинність у частині, що стосується товариств з обмеженою та додатковою відповідальністю.

У Пояснювальній записці до проекту Закону народні обранці поставили перед собою напрочуд наполеонівську мету: «Вдосконалення регулювання відносин, які пов'язані зі створенням, діяльністю та припиненням товариств з обмеженою та додатковою відповідальністю. Усунення значних вад, які існують у чинному законодавстві, та приведення його у відповідність із нормами та концептуальними підходами, характерними для законодавчих актів Європейського Союзу та країн-членів ЄС. Прийняття окремого комплексного закону про товариства з обмеженою відповідальністю та споріднені з ними товариства з додатковою відповідальністю стане логічним продовженням шляху розвитку українського законодавства, закладеного прийняттям Закону України «Про акціонерні товариства», надасть можливість врегулювати відповідні відносини з належним ступенем деталізації, забезпечити необхідну гнучкість регулювання, усунути існуючі в діючих актах дублювання та розбіжності, дозволить значно покращити інвестиційний клімат та умови здійснення підприємницької діяльності».

Чим саме обернеться новий Закон для бізнесу в Україні? Які нововведення він містить? Які саме відносини деталізує? Що ж таки не вдалось вре-

гулювати? Варто розібратись...

Права та обов'язки учасників товариства

Учасникам товариства, їх якісному складу (громадянство, резиденство, вік тощо) законодавці вирішили не приділяти увагу, але поряд з цим зняли обмеження щодо кількісного складу учасників. Відтепер кількість учасників товариства не обмежується Законом.

Новелою Закону стало звуження кола обов'язків учасників товариства. У відповідності до ст. 6 Закону учасники товариства зобов'язані дотримуватись статуту та виконувати рішення загальних зборів учасників товариства, при цьому вони можуть мати обов'язки, встановлені законом та статутом товариства.

Водночас, ст. 117 Цивільного кодексу України встановлює обов'язок учасника товариства щодо виконання своїх зобов'язань перед товариством, у тому числі тих, що пов'язані з майновою участю, а також робити вклади у розмірі, в порядку та засобами, передбаченими установчим документом, та не розголошувати комерційну таємницю і конфіденційну інформацію про діяльність товариства.

Відразу зрозуміло, що мета вдосконалення норм чинного законодавства в цьому розрізі парламентарями не досягнута, розбіжності у нормативно-правових актах не усунені, а звуження зобов'язань учасників товариства можуть призвести до зловживань з боку недобросовісних учасників.

Як показує судова практика, відсутність на законодавчому або установчому рівні фіксації збалансованих прав та обов'язків унеможливорює

захист прав учасників і товариства загалом від бездіяльності недобросовісних учасників, що в результаті призводить до корпоративних конфліктів та блокування діяльності товариства.

Також Автори Закону віднесли участь в управлінні товариством, участь у загальних зборах, обговорення та голосування питань порядку денного до прав учасників. Хоча логічнішим було б віднести це до обов'язків учасника, одночасно убезпечивши товариство від зловживань учасниками своїми «правами» на «не участь» в управлінні товариством.

Створення товариства

Ще однією новелою Закону стало закріплення можливості укладення договору про створення товариства, в якому у разі необхідності визначаються взаємовідносини між кількома особами щодо створення товариства, який укладається в письмовій формі. Договір про створення товариства може встановлювати порядок заснування товариства, умови здійснення спільної діяльності щодо створення товариства, розмір статутного капіталу, частку у статутному капіталі кожного з учасників, строки та порядок внесення вкладів та інші умови. Договір про створення товариства діє до дня державної реєстрації товариства, якщо інше не встановлено договором або не випливає із суті зобов'язання.

Установчий документ

Законом зменшено вимоги до змісту статуту та визначено лише 3 пункти, які обов'язково мають бути у статуті: повне та скорочене (за наявності) найменування товариства; органи управління товариством, їхня компетенція, порядок прийняття ними рішень; порядок вступу до товариства та виходу з нього. Неврегульованість на законодавчому рівні важливих аспектів корпоративних відносин може призвести до виникнення спорів та унеможливлення діяльності товариства.

Крім того, Прикінцевими та перехідними положеннями Закону передбачено внесення змін до ст. 17 Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань» в частині державної реєстрації змін до відомостей про розмір статутного капіталу, розміри часток у статутному капіталі чи складу учасників ТОВ. Станом на сьогодні, такі зміни до вказаного закону внесені.

Колізії таки не уникнути

У Законі закладено низку колізійних норм, які також матимуть негативний ефект. Зокрема, ст. 7 Закону встановлена можливість укладення корпоративного договору та визначені умови недійсності такого договору. Ч. 6 згаданої статті визначено, що договір, укладений стороною корпоративного договору на порушення такого корпоративного договору, є нікчемним, якщо інша сторона за договором знала або мала знати про таке порушення. Як відомо, недійсним є правочин, якщо його недійсність встановлена законом (нікчемний правочин). Однак у випадку вищезазначеної статті умови нікчемності правочину встановлені не чітко, що не дає змоги однозначно визначити деякі питання. Хто, кому та яким чином доводитиме, чи знала інша сторона за договором про порушення умов корпоративного договору? Чи мала вона про це знати? В який саме момент і ким договір буде визнаний таким, що «укладений на порушення корпоративного договору? Очевидно, що така правова невизначеність в майбутньому може призвести до корпоративних конфліктів та судових спорів.

Інша колізія, введена ст. 8 Закону, якою передбачена довіреність, що видається з метою виконання або забезпечення виконання зобов'язань учасників як сторін корпоративного договору, так звана безвідклична довіреність. Правова природа цієї безвідкличної довіреності суперечить положенням Цивільного кодексу України як у частині інституту представництва за довіреністю (в тому числі припинення представництва за довіреністю), так і в частині забезпечення виконання зобов'язань.

Включити/виключити

Ще одним «яскравим нововведенням» Закону є положення ч. 2 ст. 23 Закону, яке передбачає можливість виключення зі складу товариства померлого учасника-фізичну особу або припиненого учасника-юридичну особу. На перевагу цьому, цивільна правоздатність фізичної особи, відповідно до ч. 4 ст. 25 Цивільного кодексу, припиняється у момент її смерті, а цивільна правоздатність юридичної особи, відповідно до ч. 4 ст. 91 Цивільного кодексу, припиняється з дня внесення до єдиного державного реєстру запису про її припинення.

Таким чином, зі смертю фізичної/припиненням юридичної особи припиняється її статус

як учасника товариства, а тому говорити про виключення померлого/припиненого учасника юридично некоректно.

До того ж, Закон не містить ні порядку виключення, ні підстав для такого виключення, ні згадки про виключну компетенцію загальних зборів у питанні виключення учасника з товариства, ні вимоги щодо кворуму, необхідного для правомочності загальних зборів, ні вимоги до порядку прийняття рішення з питання виключення учасника. Проте існують процедури заочного голосування та підписання протоколу одноосібно головою загальних зборів. За таких обставин та у разі відсутності чіткого врегулювання в установчих документах питання виключення учасників останнім може загрожувати протиправне позбавлення права участі у товаристві.

Що стосується спадкування/ правонаступництва частки померлого/припиненого учасника товариства, то за Законом частка переходить до спадкоємця/ правонаступника без згоди інших учасників товариства. За Законом України «Про господарські товариства» спадкоємці/ правонаступники мали лише переважне право вступу до товариства.

А як же вихід?

Законом встановлено конкретний алгоритм виходу учасника з товариства, який володіє часткою у статутному капіталі менше 50% без згоди інших учасників товариства. Однак, на вихід учасника, частка якого у статутному капіталі становить 50 і більше відсотків необхідна буде згода всіх інших учасників. Якщо розглядати цю норму у розрізі ефективності забезпечення прав та інтересів міноритарних учасників товариства, то вона викликає певні сумніви, адже у випадку не надання згоди на вихід учасника з часткою 50% і більше, останній може заблокувати діяльність компанії або виключити зі складу товариства учасників, які не надали згоди на вихід. Час та практика покаже чи закладена норма виправдає мету законодавця.

Статутний капітал та виплата дивідендів

Питання, які стосуються формування статутного капіталу товариства, його збільшення чи зменшення зазнали змін у новому Законі. Так, зменшено строк внесення вкладу до статутного капіталу учасниками з одного року до 6 місяців після державної реєстрації товариства. Збільшення статутного капіталу може розгляда-

тись у двох розрізах:

1. збільшення статутного капіталу без додаткових вкладів;
2. збільшення статутного капіталу за рахунок додаткових вкладів.

Окрім цього, встановлено строк набрання чинності рішення товариства про зменшення статутного капіталу та необхідні вимоги до такої процедури.

Ст. 27 Закону встановлено обмеження щодо виплати дивідендів у таких випадках:

1. товариство не здійснило розрахунків з учасниками товариства у зв'язку із припиненням їх участі у товаристві або з правонаступниками учасників товариства відповідно до цього Закону;
2. майна товариства недостатньо для задоволення вимог кредиторів за зобов'язаннями, строк виконання яких настав, або буде недостатньо внаслідок прийняття рішення про виплату дивідендів чи здійснення виплати.

Статутом товариства можуть бути передбачені додаткові умови, за яких виплата дивідендів не виплачуватиметься чи за яких загальні збори не зможуть прийняти рішення про виплату дивідендів.

Інші нововведення

Крім вищезгаданих змін, Закон містить ряд нововведень, які стосуються: значних правочинів та правочинів, щодо вчинення яких є заінтересованість; органів управління товариством; змін у прийнятті рішень товариством; визначення поняття «посадова особа товариства»; переліку документів, які підлягають зберіганню тощо.

Підсумовуючи, Закон більш детально регулює відносини між учасниками товариства, відносини з кредиторами та доповнений новими нормами, які раніше не застосовувались, однак, в ньому присутні прогалини та невідповідності.

Про ефективність нового Закону ще рано судити, але будемо сподіватись, що правова невизначеність змусить учасників товариств прискіпливо підходити до розробки установчих документів, оскільки саме вони стануть єдиною запорукою стабільної господарської діяльності товариства.

Звіт ФРА за 2018 рік і План робіт на 2019 рік

За результатами роботи Федерація роботодавців автомобільної галузі підготувала Звіт за 2018 рік і План робіт на 2019 рік.

Участь в роботі Митного комітету Громадської ради при Державній фіскальній службі

Учасники обговорили питання щодо практичної реалізації вимог наказу Державної фіскальної служби №21 від 11.01.2019р. та запровадження нових профілів ризику автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР).

Робоча зустріч з керівництвом Міністерства Фінансів України та ДФС

Було обговорено реформування митниці, реалізацію механізму «Єдине вікно» та впровадження Єдиного казначейського рахунку та інші питання.

Робоча зустріч з представниками Міністерства освіти та науки України

Під час зустрічі було обговорено позицію Міністерства освіти і науки України в започаткуванні нових підходів до впровадження освітньої діяльності у сфері професійно-технічної освіти та формуванні нової моделі професійної підготовки кваліфікованих кадрів для

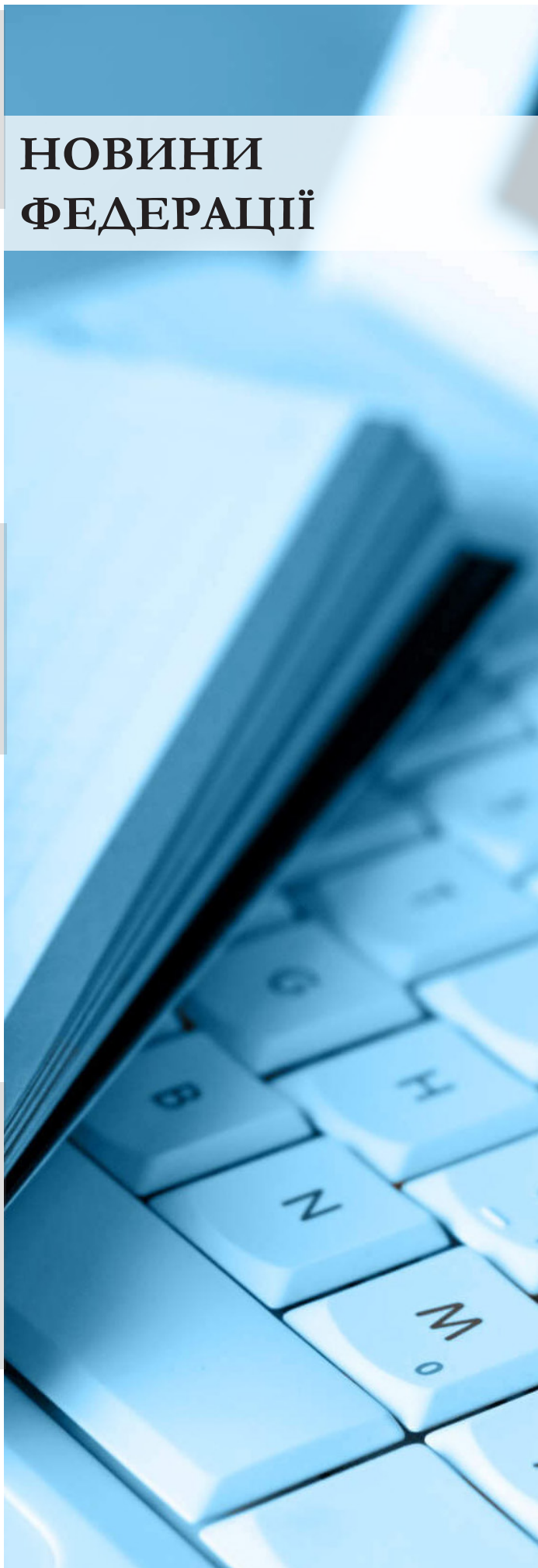
Публічний звіт Голови Державної регуляторної служби України Ксенії Ляпіної за 2018 рік

Ксенія Ляпіна повідомила про основні результати діяльності ДРС в реалізації державної регуляторної політики, політики з питань нагляду (контролю), ліцензування та питаннях дерегуляції господарської діяльності у 2018 році.

Участь в роботі Податкового комітету Громадської ради при Державній фіскальній службі

Учасники обговорили питання щодо адміністрування ПДВ на реалізацію вимог постанови КМУ від 21.02.2018 №117.

НОВИНИ ФЕДЕРАЦІЇ



ВИРОБНИЦТВО

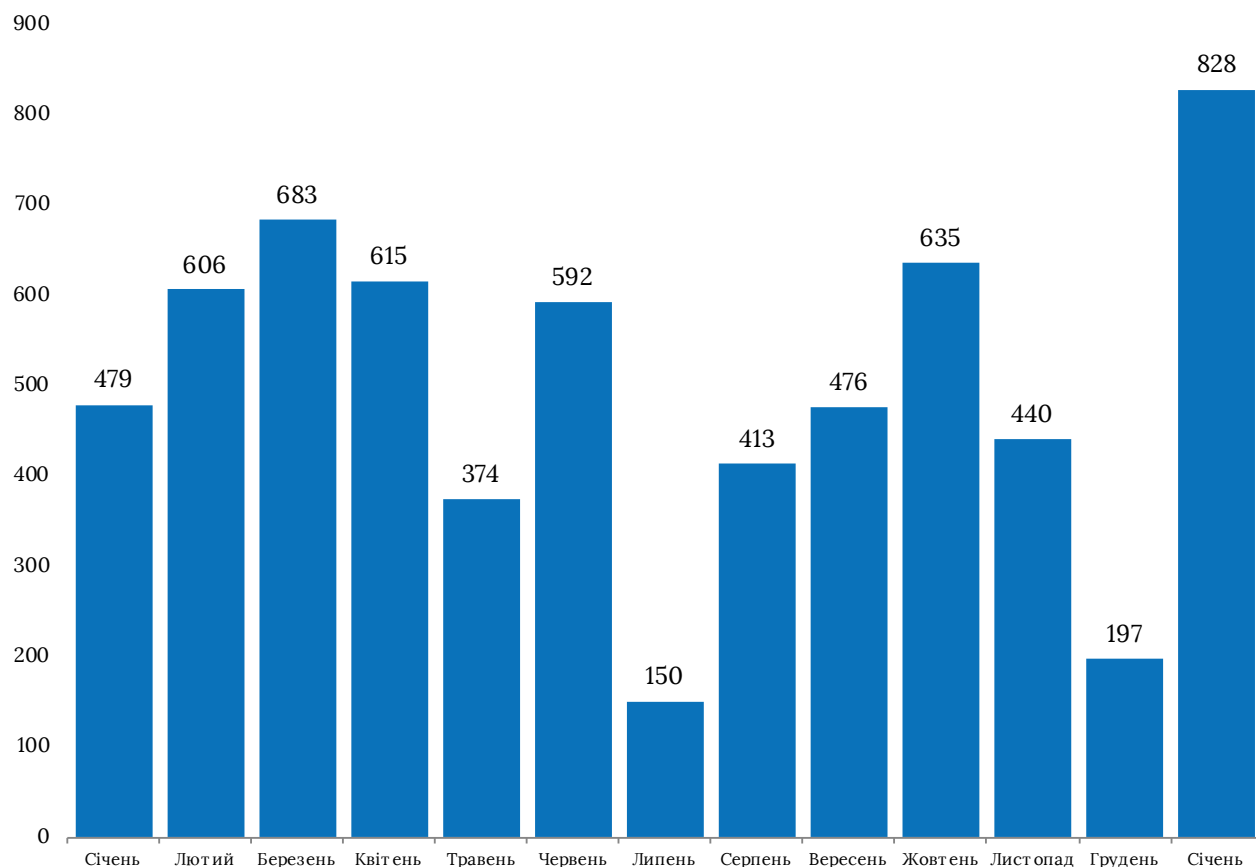
Січний показник роботи українського автопрому виріс майже на 57% в порівнянні з 2018 роком, повідомляє асоціація «Укравтопром».

Позитивну динаміку сформувало велико-вузлове складання легкових автомобілів заводу «Єврокар», обсяги якого зросли на 73% до 828 авто. На сьогодні «Єврокар» є єдиним підприємством в Україні, де триває випуск легкових автомобілів.

У той же час виробництво комерційних автомобілів впало більш ніж в 6 разів. За місяць було виготовлено всього 5 машин (без урахування АвтоКрАЗу, який перестав розкривати інформацію про своє виробництво з серпня 2016 року).

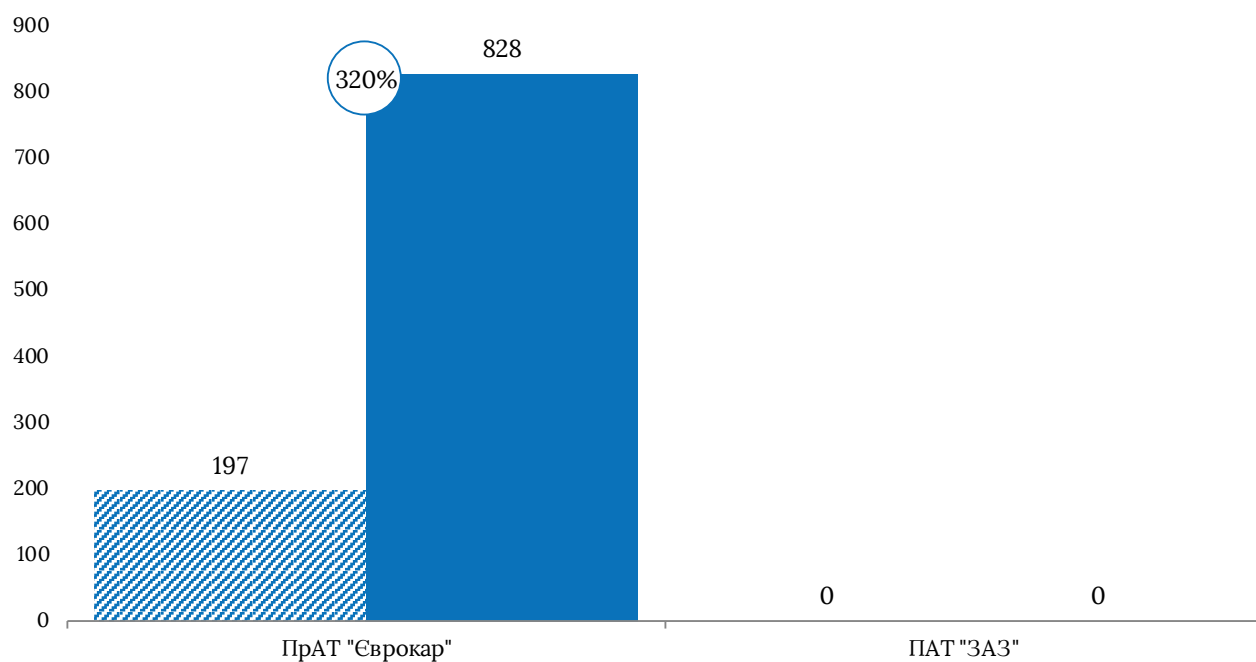
Виробництво автобусів практично не змінилося. Минулого місяця було випущено 60 автобусів, проти 59 шт. роком раніше.

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Грудень 2018 р. - січень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)



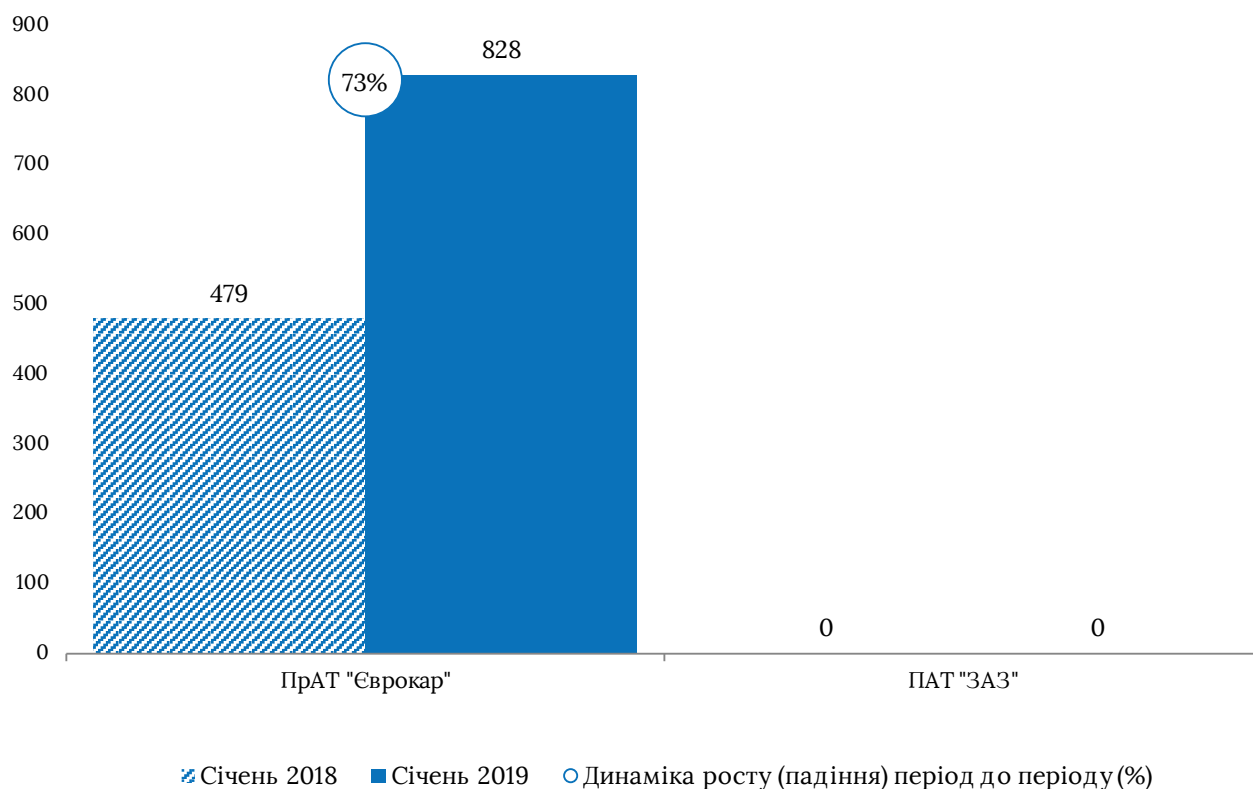
■ Грудень 2018

■ Січень 2019

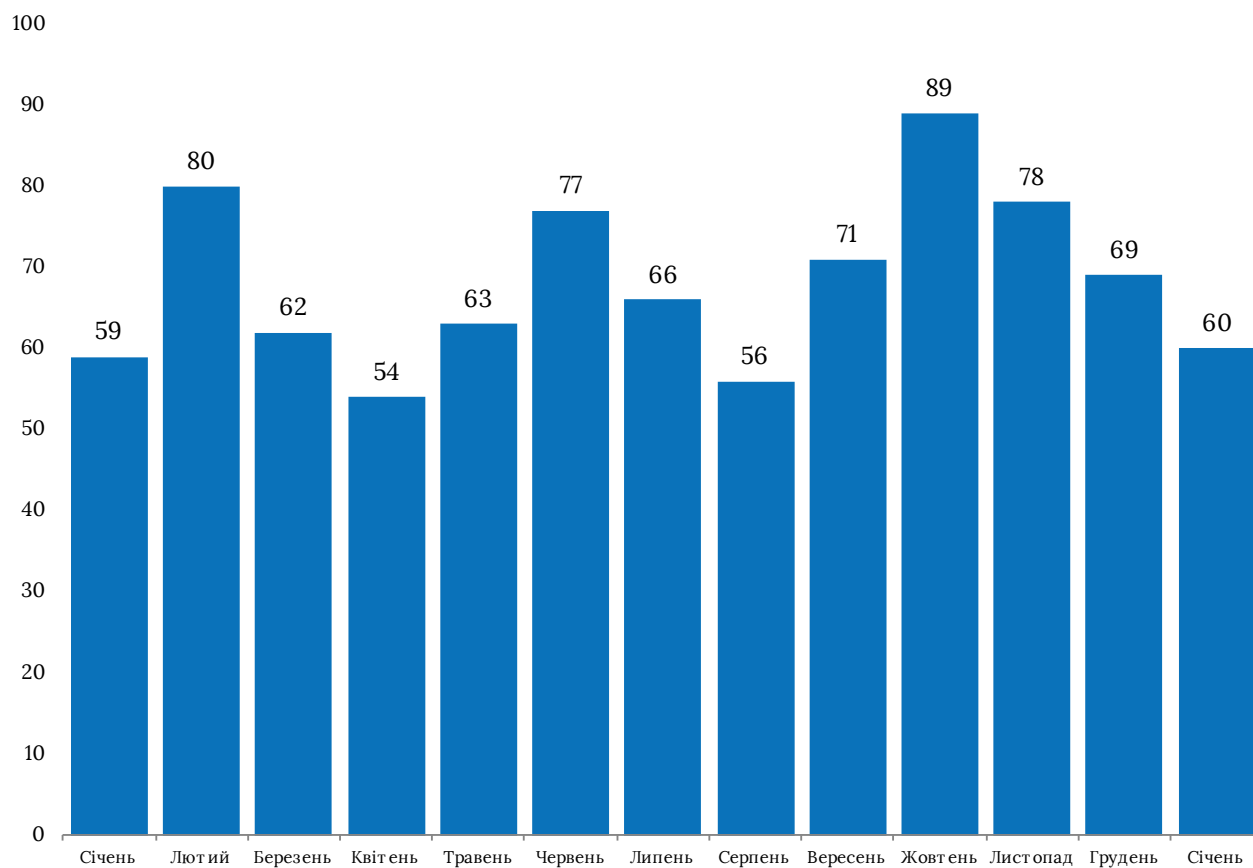
○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень 2018 р. - січень 2019 р., шт. та % росту період до періоду)

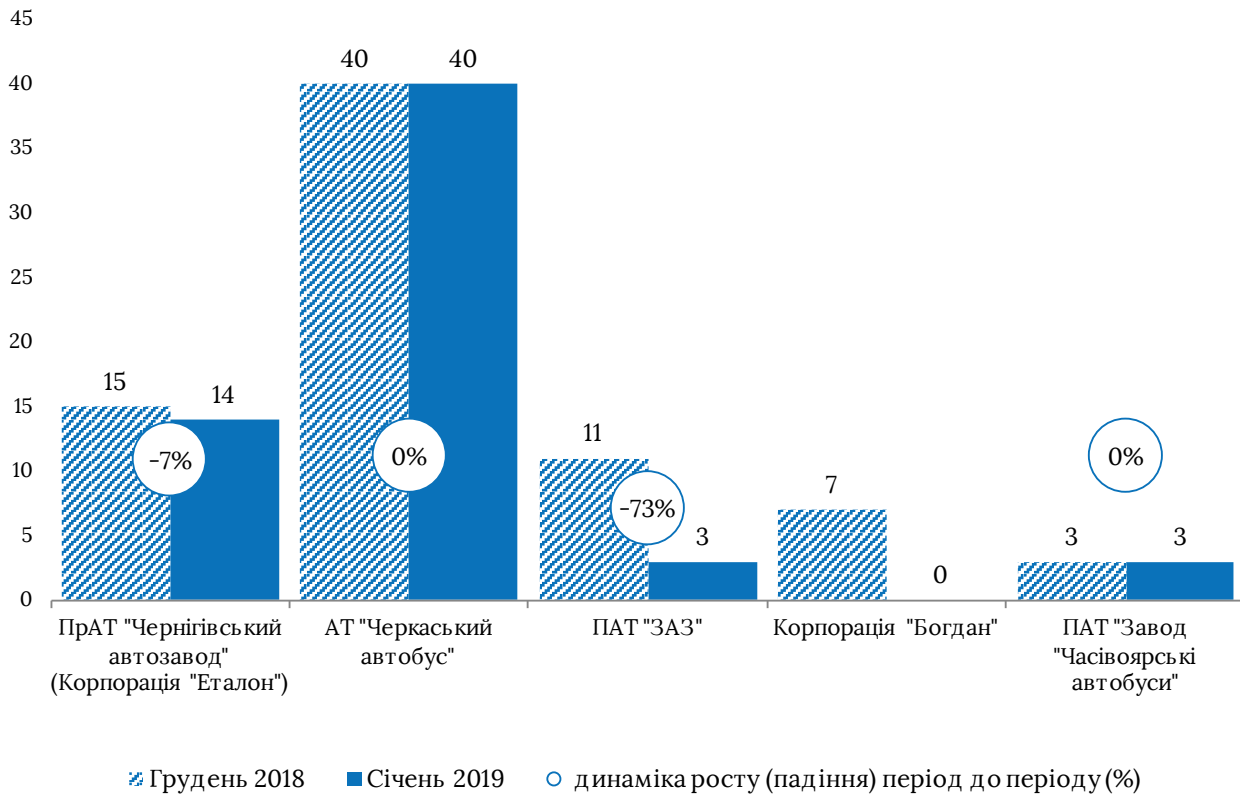


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ



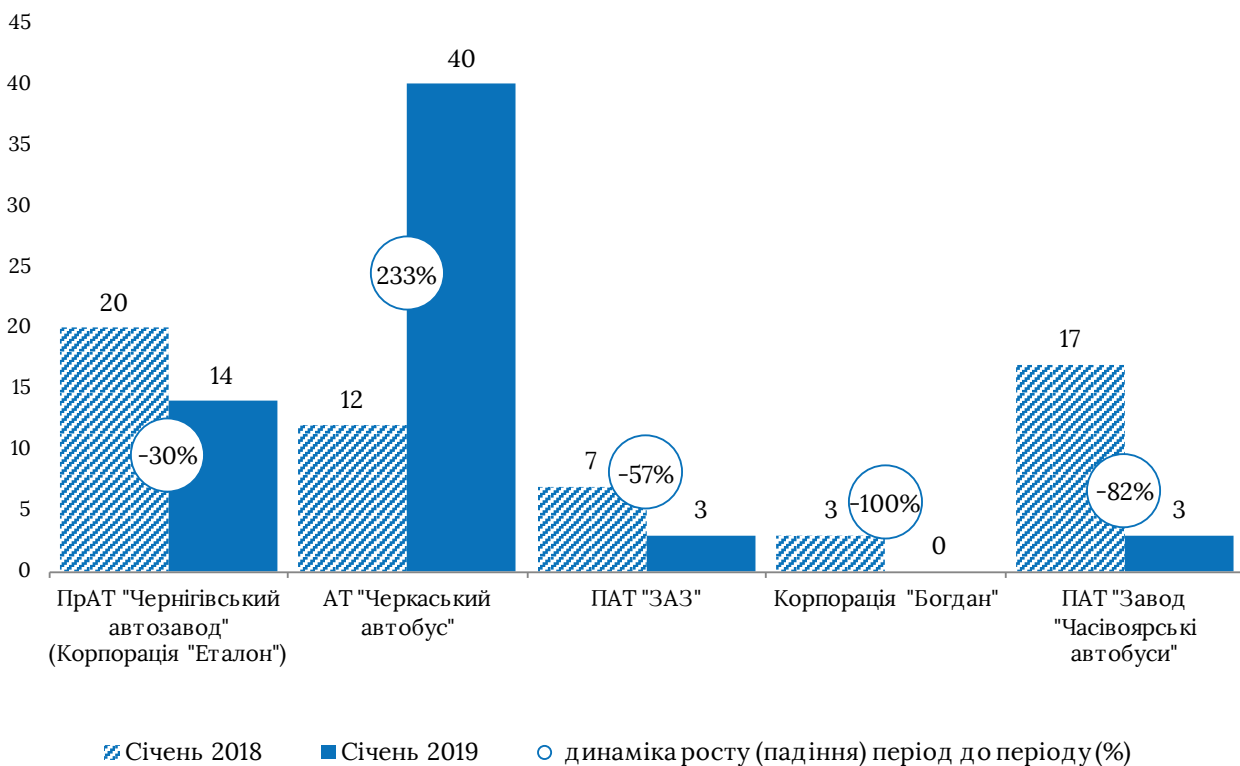
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Грудень 2018 - січень 2019, шт. та % росту період до періоду)

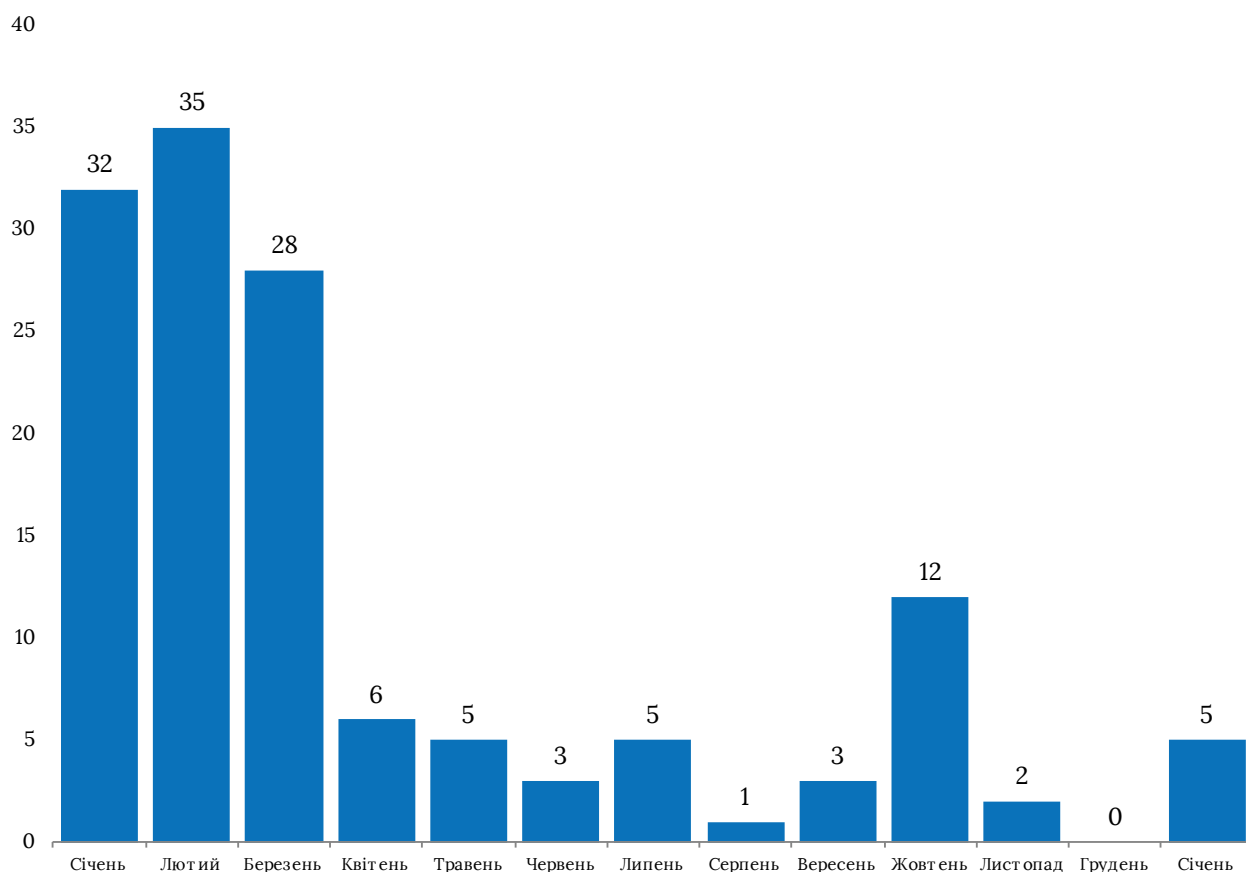


ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень 2018 - січень 2019, шт. та % росту період до періоду)

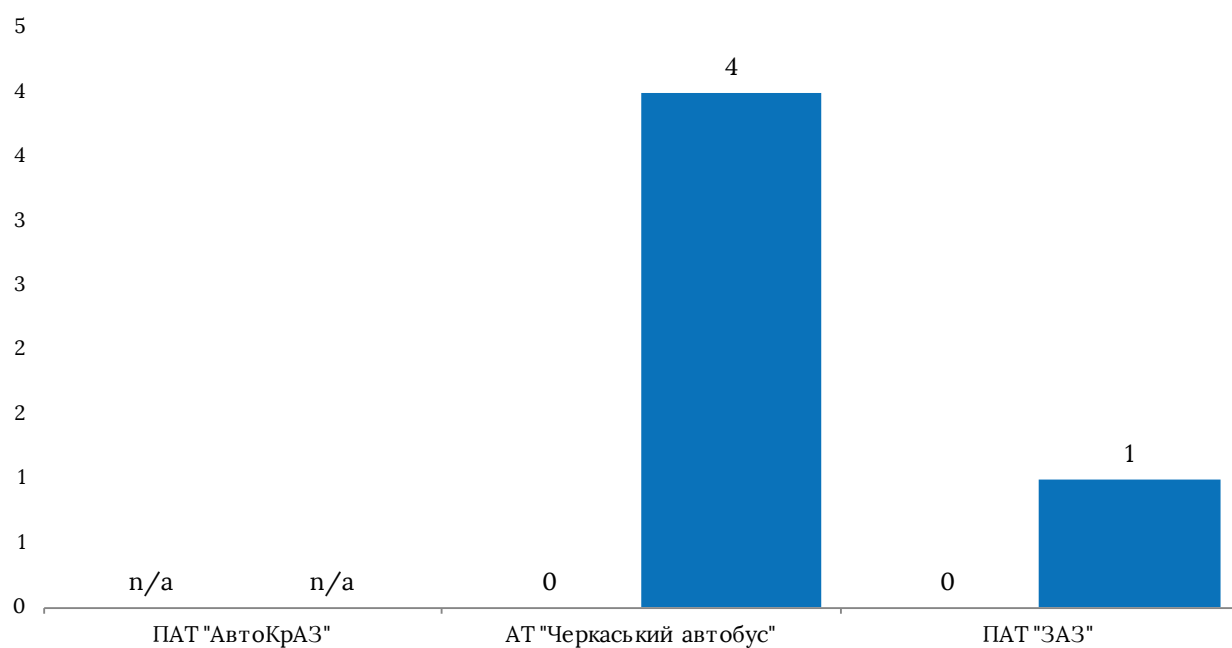


ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Грудень 2018 - січень 2019, шт. та % росту період до періоду)



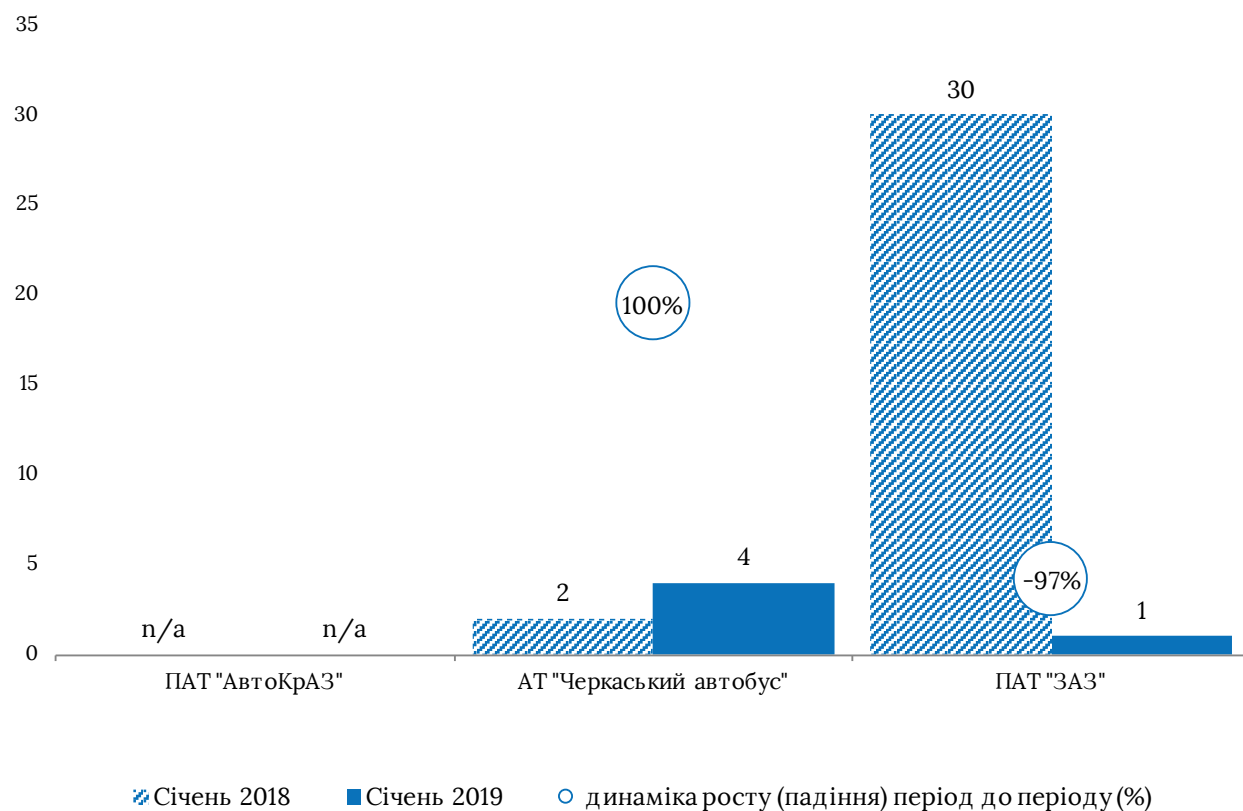
■ Грудень 2018

■ Січень 2019

○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень 2018 - січень 2019, шт. та % росту період до періоду)





ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, зусиллями всіх операторів в січні вдалося реалізувати 5,3 тис. нових легкових автомобілів. Це на 20% менше, ніж роком раніше. Таким чином, спад первинного авторинку, який почався ще в грудні 2018 року, продовжився і в січні.

Однак, на тлі спаду загострилася конкурентна боротьба за зникаючих клієнтів. Так, значно наростити продажі (+ 37,5%) в січні змогли дилери Renault. Це дозволило їм випередити конкурентів з Toyota. Найбільш продаваний автомобіль січня - Renault Duster. На другому місці - Renault Logan.

Поліпшили свої позиції в порівнянні з торішнім січнем і Nissan, Kia, Hyundai, Mitsubishi, а ось Skoda, Volkswagen, Mazda трохи поступилися конкурентам.

Ситуація в преміум-сегменті нагадує початок минулого року. Audi стала №1 і навіть увійшла в Топ-10 всього авторинку, активно нарощували продажі і BMW, і Mercedes-Benz. Обидва ці бренди закінчили січень із двозначними показниками зростання.

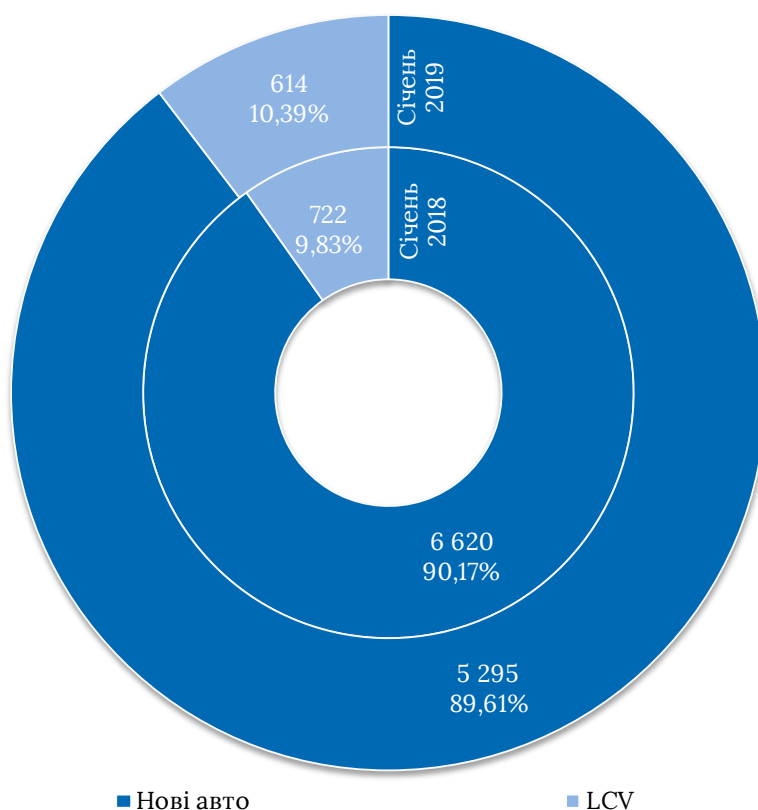
Майже в 2 рази краще почали продаватися китайські Chery, а от іншим китайським брендам в січні пощастило набагато менше.

Як повідомляє AUTO-Consulting, січень 2019 року став першим місяцем, коли не було реалізовано жодного нового автомобіля ЗАЗ. Те, про що говорили весь минулий рік, тепер вже відбилося і в цифрах статистики.

Але 2019 рік став останнім не тільки для нього, а ще для 4 брендів. Так, за інформацією AUTO-Consulting український ринок покинули ще Acura, Isuzu (легкові авто), ЗАЗ (легкові авто), SsangYong. Під питанням і майбутнє ще мінімум 2-3 автовиробників.

ПРОДАЖІ АВТО

(січень 2019 р. та січень 2018 р., шт. та % ринку)

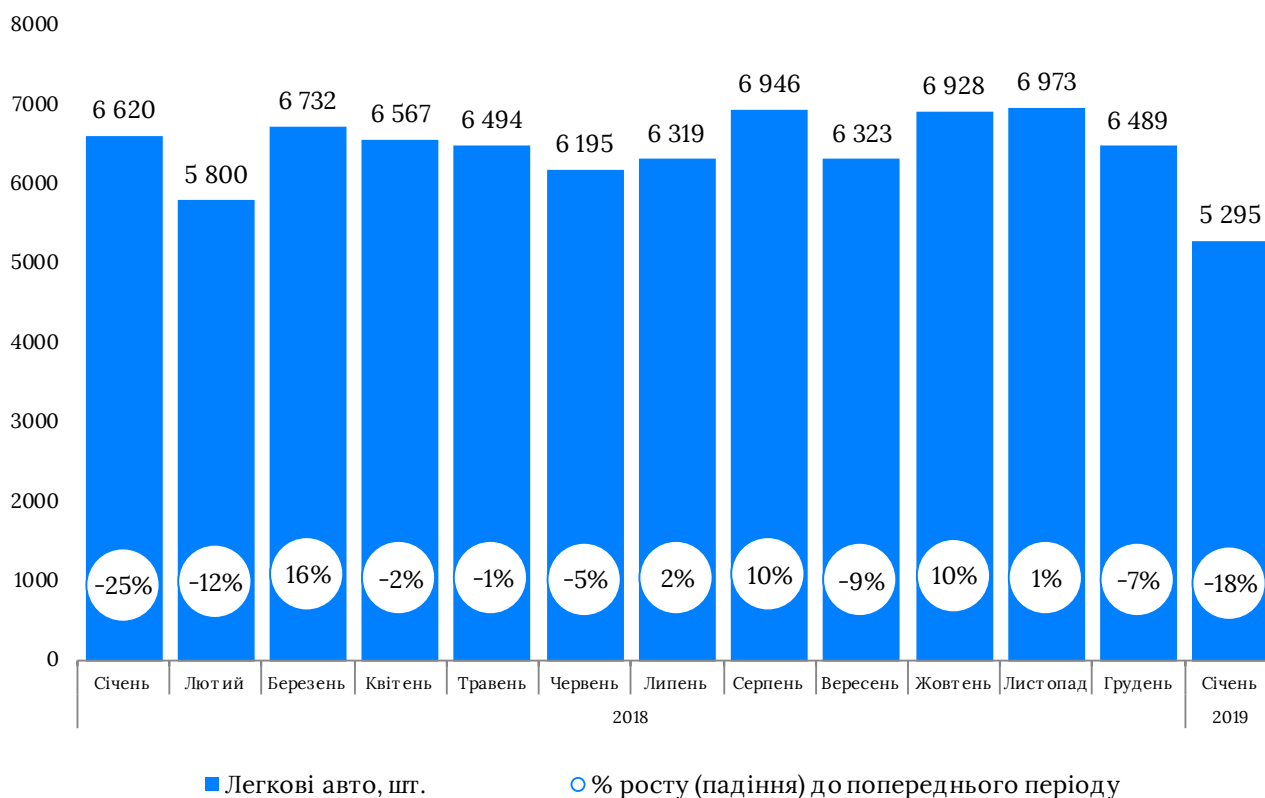


■ Нові авто

■ LCV

ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(шт. та % росту до попереднього місяця)

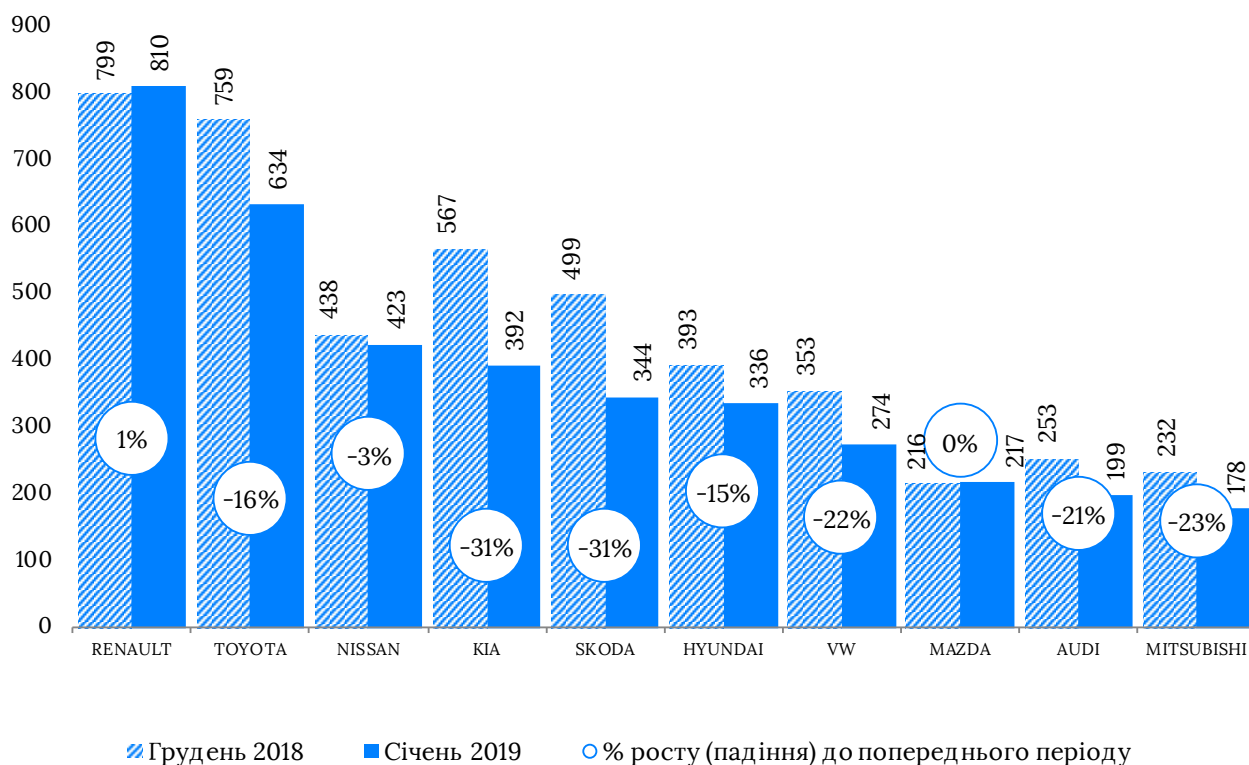


■ Легкові авто, шт.

○ % росту (падіння) до попереднього періоду

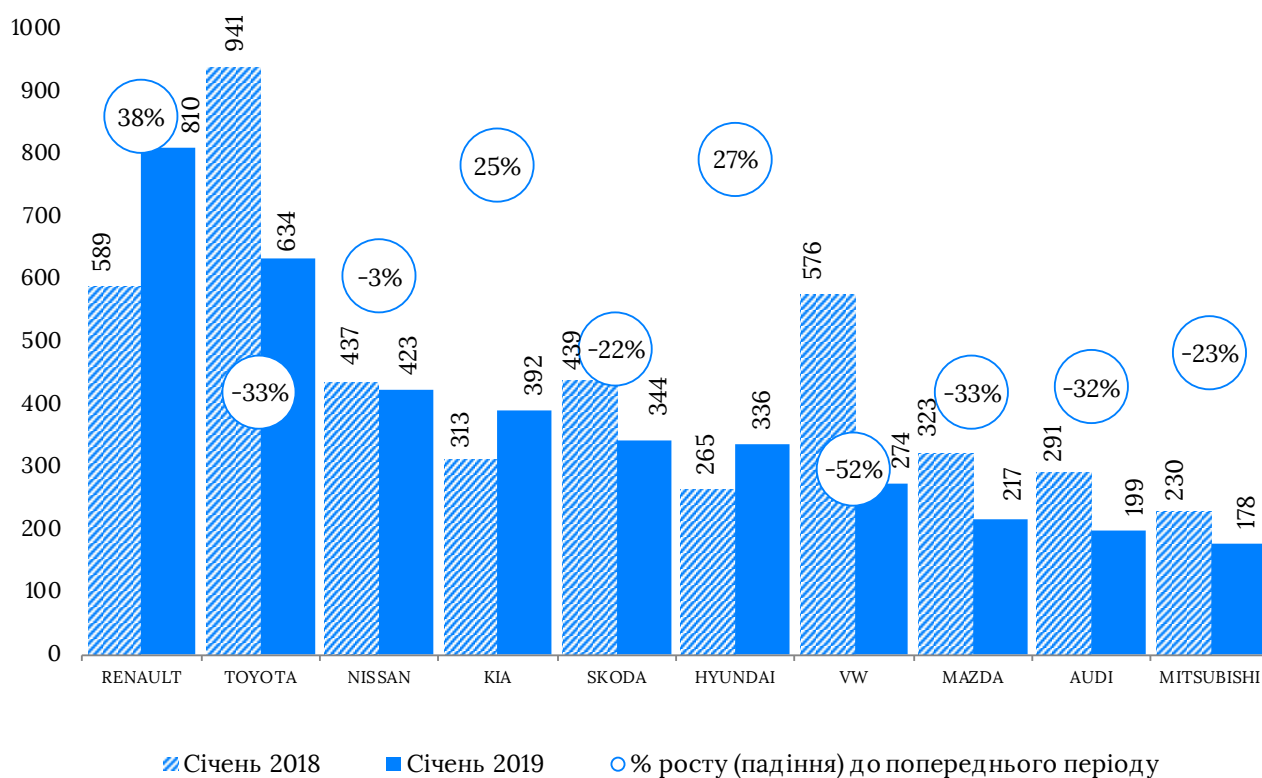
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(грудень 2018 та січень 2019, шт. та % росту період до періоду)



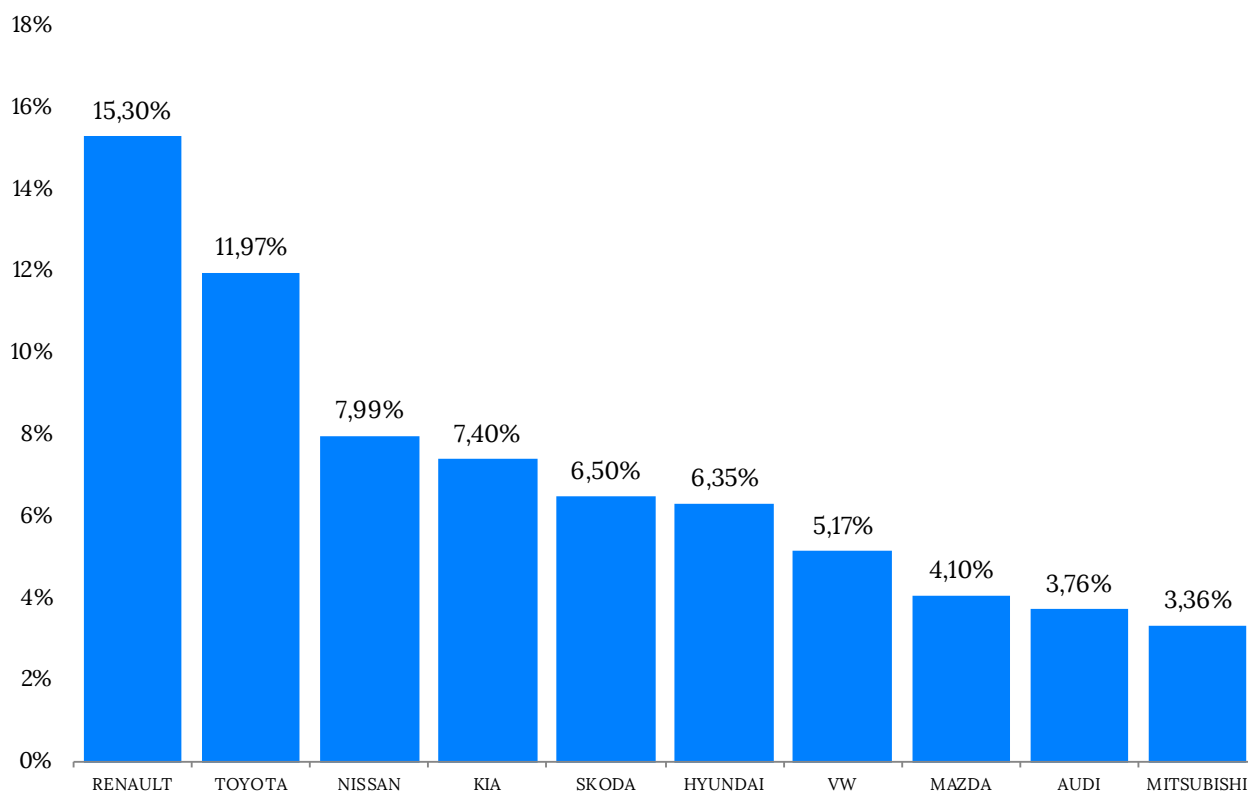
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень 2018 та січень 2019, шт. та % росту період до періоду)



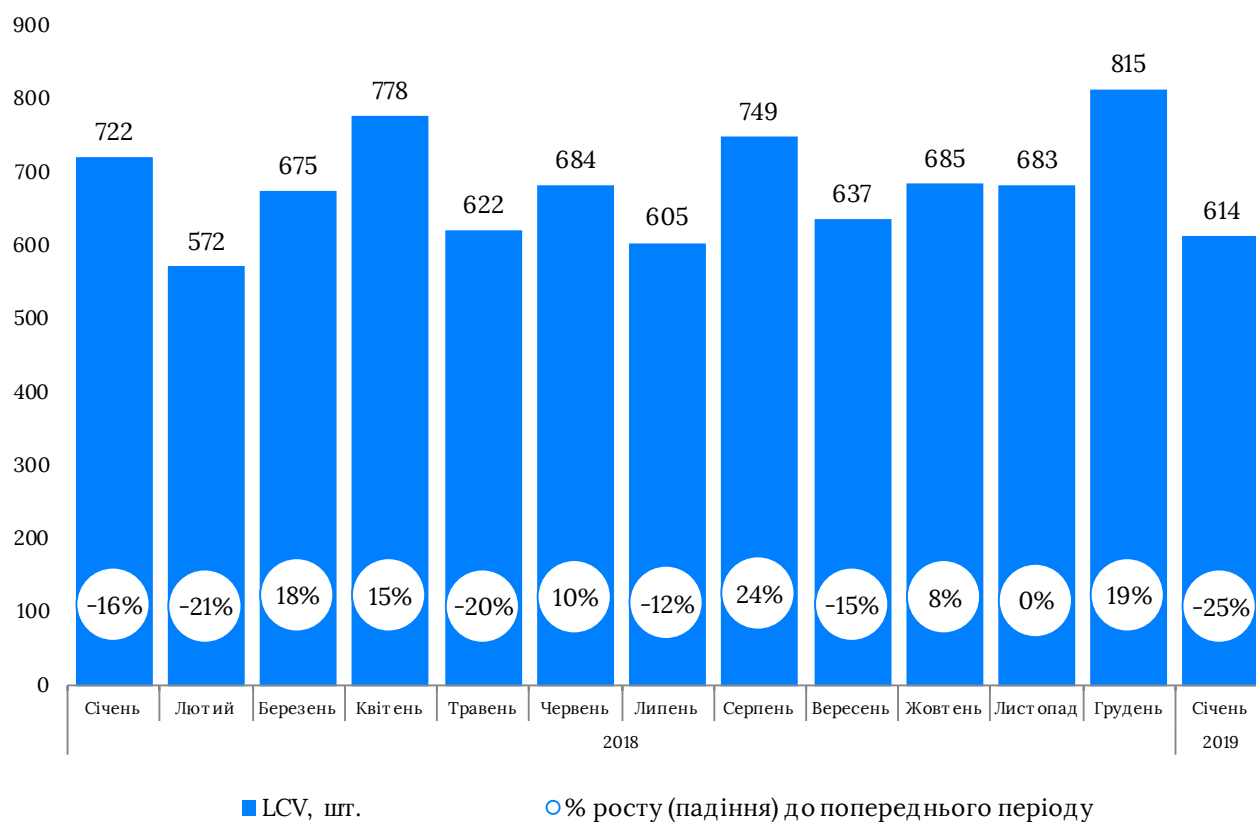
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень 2019, % від усіх проданих легкових авто)



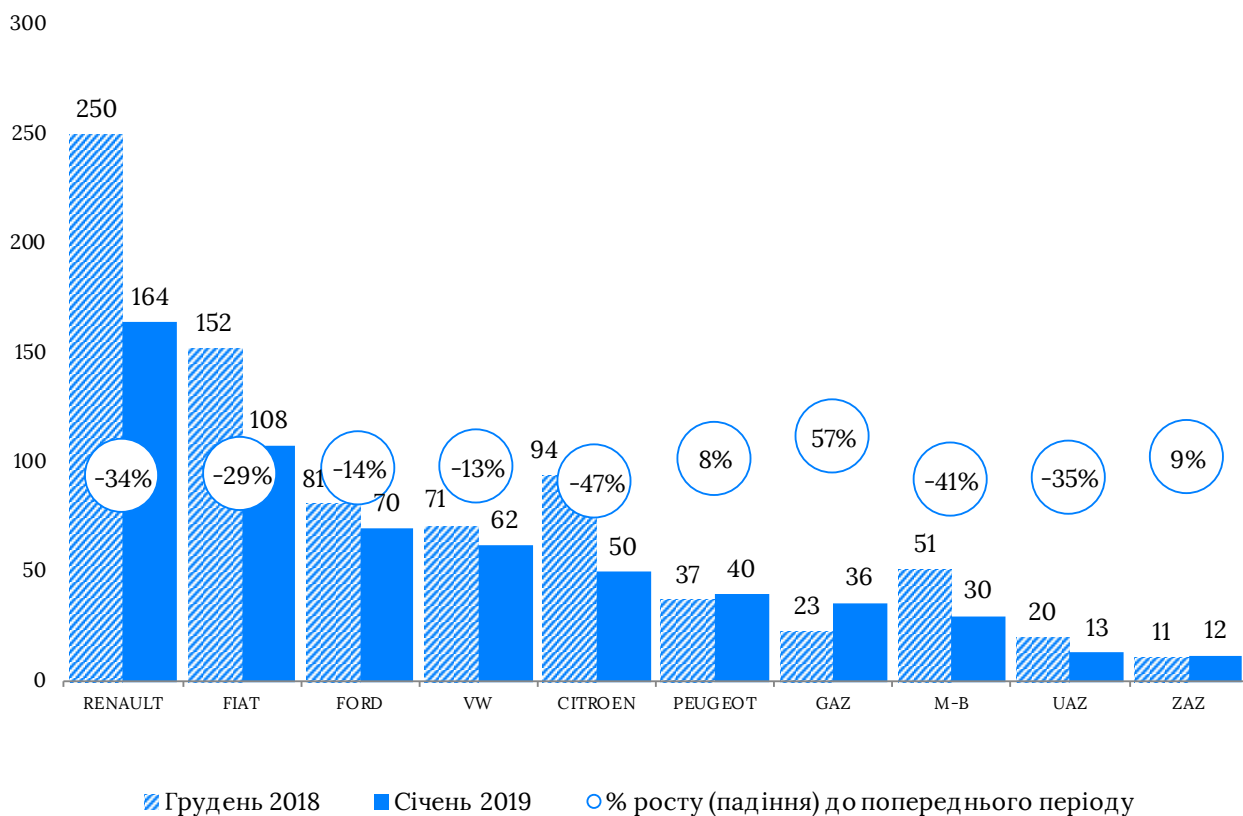
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



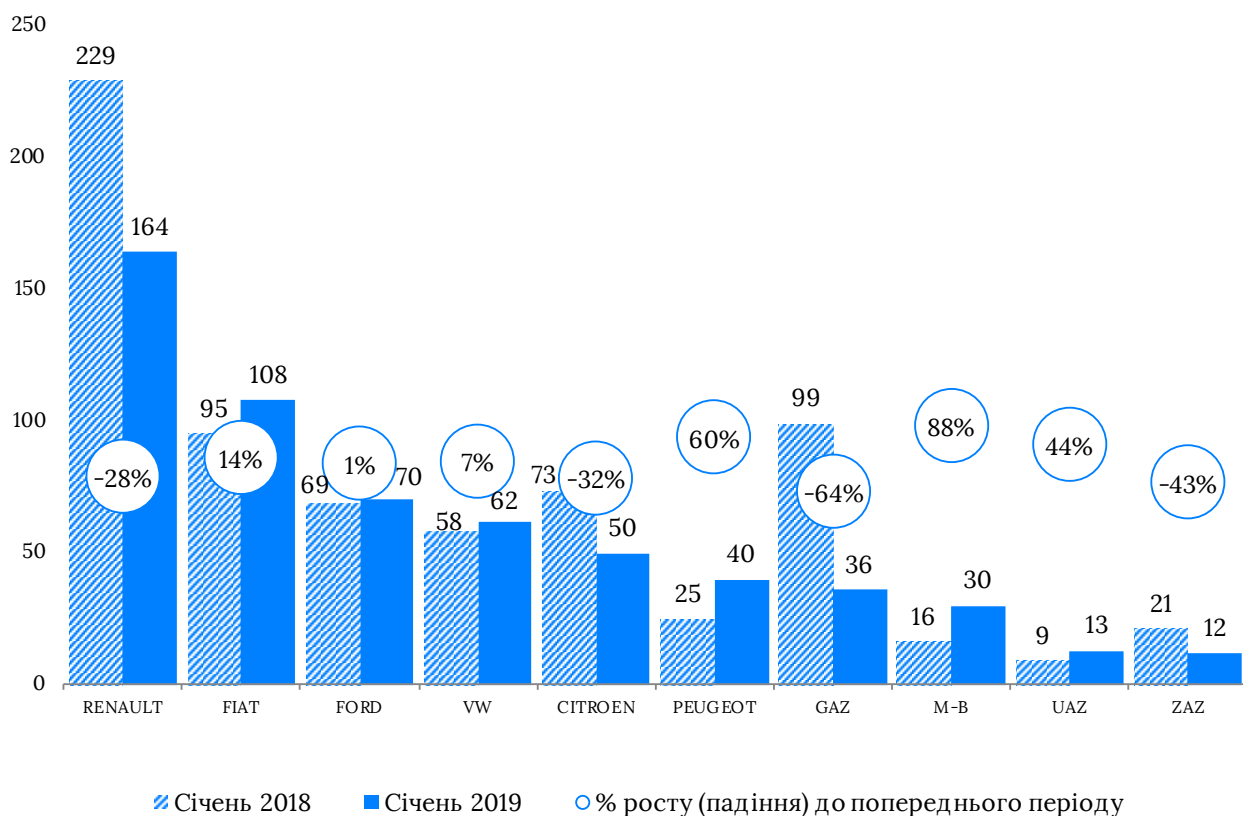
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(грудень 2018 та січень 2019, шт. та % росту період до періоду)



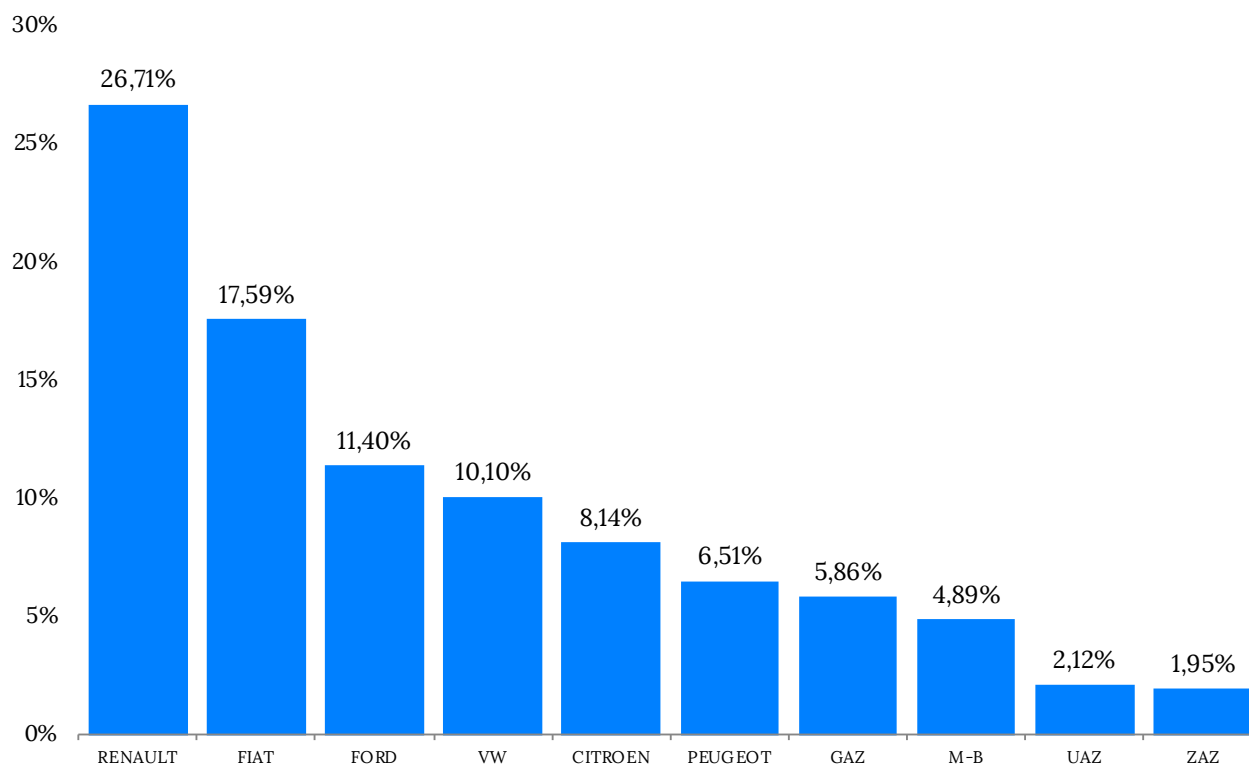
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень 2018 та січень 2019, шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень 2019, % від усіх проданих LCV)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№2 (67) від 28.02.19

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

info@fra.org.ua
fra.org.ua

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.