

## ОБОБЩЕНИЕ

### практики производства судебных экспертиз и экспертных исследований в ФБУ Калининградской ЛСЭ Минюста России

на тему: «Правовой характер вопросов при определении ущерба, причиненного владельцам транспортных средств, в результате их повреждения»

В судебной практике при рассмотрении таких обстоятельств дела, как неисправность транспортного средства (далее - ТС) или дорожно-транспортное происшествие (далее - ДТП), назначается проведение автотехнической экспертизы. Автотехническая экспертиза представляет собой сложное комплексное исследование, основной целью которого является оценка состояния транспортного средства, а так же анализ и выявление различных обстоятельств и причин, вызвавших изменения в техническом состоянии автомобиля. Поскольку комплекс исследований довольно объемный, принято разделять автотехническую экспертизу на пять основных разновидностей:

- судебная экспертиза по исследованию обстоятельств ДТП;
- судебная экспертиза по исследованию технического состояния ТС;
- судебная экспертиза по исследованию следов на ТС и месте ДТП (транспортно-трассологическая диагностика);
- судебная экспертиза по исследованию технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП;
- судебная экспертиза по определению стоимости восстановительного ремонта ТС и их оценке.

Каждый из указанных видов судебной автотехнической экспертизы (далее - САТЭ) имеет определенный круг задач, которые могут быть решены экспертизой данного вида самостоятельно, в комплексе с другими видами САТЭ либо с экспертизами, не относящимися к классу транспортных: трассологической; медицинской; криминалистической; товароведческой; металловедческой; пожарно-технической и другими.

Множество дел, рассматриваемых в гражданских, арбитражных и мировых судах, связано с несоразмерностью, по мнению истца или ответчика, суммы ущерба, определенной страховыми компаниями, либо физическими лицами, обратившимися для оценки размера ущерба к частным экспертам. Следует помнить, что негосударственные эксперты, назначенные страховщиками, или услуги которых оплачены физическими или юридическими лицами, не всегда заинтересованы в истинной оценке размеров ущерба. В такой ситуации квалифицированное исследование или заключение, подготовленное государственным судебным экспертом, может стать веским и решающим аргументом для корректировки суммы компенсации ущерба в соответствии с требованиями действующего законодательства.

В соответствии с письмом № 23-8983 от 18.12.2018 за подписью директора ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России<sup>1</sup> с 01.01.2019 все судебные автотехнические экспертизы и досудебные исследования, проводимые государственными судебными экспертами должны проводиться в строгом соответствии с требованиями «Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки» (далее - Методические рекомендации), которые были утверждены научно-методическим советом РФЦСЭ 18.10.2018 (протокол № 3).

Указанные Методические рекомендации разработаны с учетом требований действующего законодательства и содержат типовые методики, в том числе и по расчету размера реального ущерба, включая стоимость восстановительного ремонта, размер утраты товарной стоимости и стоимость годных остатков ТС. Задачей Методических рекомендаций является обеспечение про-

---

<sup>1</sup> Федеральное бюджетное учреждение Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации – далее РФЦСЭ.

ведения судебных экспертиз и несудебных исследований по определению стоимости восстановительного ремонта и оценки ТС единой методической базой, с соблюдением требований полноты, объективности, всесторонности и научной обоснованности результатов экспертиз и исследований, поэтому они могут быть использованы также экспертами-техниками, специалистами, оценщиками в пределах их компетенции. Вторая часть Методических рекомендаций раскрывает понятия ущерба и восстановительного ремонта, а также раскрывает правовые аспекты по решению задач определения стоимости восстановительного ремонта или реального ущерба, причиненного владельцу транспортного средства.

Кроме того в действующих Методических рекомендациях тщательное внимание уделено методическим и техническим аспектам расчета стоимости восстановительного ремонта и размера ущерба для целей КАСКО, ДСАГО, других случаев имущественных споров, в том числе и ОСАГО, в части, не противоречащей законодательству об ОСАГО.

В рамках гражданского судопроизводства наиболее часто перед экспертом автотехником ставятся вопросы определения стоимости восстановительного ремонта поврежденного ТС, или размера ущерба, причиненного владельцу ТС в результате его повреждения. При решении экспертной задачи определения размера ущерба, причиненного вследствие повреждения ТС, государственные судебные эксперты в соответствии с требованиями Методических рекомендаций учитывают юридическую составляющую этого вопроса. В частности, для урегулирования вопросов возмещения вреда, учитываются и не исследуются многие обстоятельства, требующие правовой оценки, которую может дать только суд. Составляющая процесса урегулирования возмещения вреда, которая предусматривает обоснование размера ущерба, т.е. техническая часть исследований и расчетов (определение перечня необходимых работ, номенклатуры составных частей, материалов, а также выбор ремонтных операций и технологий ремонта), требующая специальных знаний в области автотовароведения, может быть решена на основании расчетов, выполненных экспертом в своем заключении.

Таким образом, Методические рекомендации четко определяют методологию расчета реального ущерба, причиненного владельцу поврежденного ТС, который может определяться как стоимость затрат на устранение повреждений ТС плюс утрата товарной стоимости (если автомобиль отвечает условиям расчета утраты товарной стоимости), либо как стоимость ТС как утраченного имущества (без учета утраты товарной стоимости). В отдельных случаях, а именно при расчете в рамках закона об ОСАГО, разница в стоимости имущества до и после причинения вреда может быть определена как размер реального ущерба, т.е. стоимость ТС до его повреждения, может быть снижена на стоимость его годных остатков.

Эксперт-автотехник, говоря о реальном ущербе в своем исследовании, конкретизирует его объект - поврежденное ТС, как одно из звеньев сложной системы «водитель - автомобиль - дорога - среда». По результатам такого исследования, эксперт формулирует обоснованный вывод в соответствии со своей специализацией, не затрагивая юридическую составляющую этого вопроса.

Однако суды на практике выносят на экспертизу самые разнообразные вопросы по заявлению участников ДТП (сторон дела), в том числе и правового характера. Примеры одних из самых распространенных вопросов: «Определить размер расходов, необходимых для полного восстановления эксплуатационных и товарных характеристик автомобиля ..., государственный регистрационный знак ..., поврежденного в результате ДТП, применительно к Постановлению Конституционного Суда РФ от 10.03.2017<sup>2</sup>» и «Какова рыночная стоимость восстановительного ремонта автомобиля ... государственный регистрационный знак, поврежденного в результате ДТП, которая

---

<sup>2</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 10.03.2017 N 6-П "По делу о проверке конституционности статьи 15, пункта 1 статьи 1064, статьи 1072 и пункта 1 статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан А.С. Аринушенко, Г.С. Берсневой и других".

не повлечет за собой несправедливое увеличение стоимости данного транспортного средства, то есть с учетом износа заменяемых при восстановительном ремонте транспортного средства деталей, узлов и механизмов, которые имеют постоянный нормальный износ и подлежат регулярной своевременной замене в соответствии с требованиями по эксплуатации транспортного средства?». Возникает резонный вопрос: Откуда такая формулировка?

Дело в том, что в марте 2017 г. Конституционный суд РФ, решения которого обязательны для всех судов на территории Российской Федерации, выразил позицию, в корне изменившую положение дел в случае взыскания ущерба, причиненного потерпевшему в результате ДТП. До этого времени суды при рассмотрении споров, возникавших в случаях когда страхового возмещения было недостаточно для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, и потерпевший обращался в суд с требованием к виновнику ДТП о возмещении разницы между страховым возмещением и фактическим размером ущерба, указывали, что расчет стоимости восстановительного ремонта поврежденного ТС для целей определения размера ущерба, возмещаемого причинителем вреда, осуществляется в соответствии с методикой, которая в свою очередь предусматривает расчет причиненного ущерба с учетом износа деталей и запчастей.

Конституционный Суд РФ разъяснил, что институт обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС, введенный в действующее законодательство с целью повышения уровня защиты прав потерпевших при причинении им вреда при использовании ТС иными лицами, не может подменять собой институт деликтных обязательств, регламентируемый главой 59 ГК РФ, и не может приводить к снижению размера возмещения вреда, на которое вправе рассчитывать потерпевший на основании общих положений гражданского законодательства. При этом, «Единая методика определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства<sup>3</sup>» обязательства вследствие причинения вреда не регулирует.

Следовательно, потерпевший при недостаточности страховой выплаты на покрытие причиненного ему фактического ущерба вправе рассчитывать на восполнение образовавшейся разницы за счет лица, в результате противоправных действий которого образовался этот ущерб, путем предъявления к нему соответствующего требования. Соответственно, при исчислении размера расходов, необходимых для приведения ТС в состояние, в котором оно находилось до повреждения, и подлежащих возмещению лицом, причинившим вред, должны приниматься во внимание реальные, т.е. необходимые, экономически обоснованные, отвечающие требованиям завода-изготовителя, учитывающие условия эксплуатации ТС и достоверно подтвержденные расходы, в том числе расходы на новые комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты).

Как следует из постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации», если для устранения повреждений имущества истца использовались или будут использованы новые материалы, то за исключением случаев, установленных законом или договором, расходы на такое устранение включаются в состав реального ущерба истца полностью, несмотря на то, что стоимость имущества увеличилась или может увеличиться по сравнению с его стоимостью до повреждения.

Поскольку полное возмещение вреда предполагает восстановление поврежденного имущества до состояния, в котором оно находилось до нарушения права, в таких случаях - притом что на потерпевшего не может быть возложено бремя самостоятельного поиска деталей, узлов и агрегатов с той же степенью износа, что и у подлежащих замене, - неосновательного обогащения соб-

---

<sup>3</sup> Положение Банка России от 19.09.2014 N 432-П "О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства" (Зарегистрировано в Минюсте России 03.10.2014 N 34245).

ственника поврежденного имущества не происходит, даже если в результате замены поврежденных деталей, узлов и агрегатов его стоимость выросла.

При этом Конституционный Суд РФ в числе прочего отметил, что лицо, к которому потерпевшим предъявлены требования о возмещении разницы между страховой выплатой и фактическим размером причиненного ущерба, не лишено права ходатайствовать о назначении соответствующей судебной экспертизы, о снижении размера подлежащего выплате возмещения и выдвигать иные возражения. В частности, размер возмещения, подлежащего выплате лицом, причинившим вред, может быть уменьшен судом, если ответчиком будет доказано или из обстоятельств дела следует с очевидностью, что существует иной, более разумный и распространенный в обороте способ исправления таких повреждений подобного имущества. Кроме того, такое уменьшение допустимо, если в результате возмещения причиненного вреда с учетом стоимости новых деталей, узлов, агрегатов произойдет значительное улучшение транспортного средства, влекущее существенное и явно несправедливое увеличение его стоимости за счет лица, причинившего вред (например, когда при восстановительном ремонте детали, узлы, механизмы, которые имеют постоянный нормальный износ и подлежат регулярной своевременной замене в соответствии с требованиями по эксплуатации транспортного средства, были заменены на новые).

После изложения Конституционным Судом РФ своей позиции относительно порядка определения размера причиненного в результате ДТП ущерба суды начали активно применять данную позицию на практике.

В связи с этим государственные судебные эксперты отдела автотехнических и товароведческих экспертиз всё чаще сталкиваются с вопросами правового характера, формулировка которых приведена выше. Установление подобного рода обстоятельств является прерогативой суда, который в силу присущих ему дискреционных полномочий, необходимых для осуществления правосудия и вытекающих из принципа самостоятельности судебной власти, разрешает дело на основе установления и исследования всех его обстоятельств.

В свою очередь эксперт-автотехник, должен отказаться от решения такого рода вопроса, либо ходатайствовать перед судом об изменении его формулировки. Однако, на практике нередки случаи, когда эксперт, понимая предмет спора, разрешаемого судом, проводит исследование представленных ему материалов, руководствуясь специальными знаниями и рекомендованными методиками, в строгом соответствии с требованиями Методических рекомендаций и своей компетенцией. При этом делается вывод о размере ущерба причиненного владельцу ТС, суть которого изложена в Методических рекомендациях, а не о размере расходов, необходимых для полного восстановления эксплуатационных и товарных характеристик ТС, суть которого изложена в Постановлении Конституционного Суда РФ от 10.03.2017. При этом решаются все необходимые экспертные задачи, а именно определяется объем восстановительного ремонта, как наиболее распространённого вида причиненного ущерба и, при необходимости, определяются такие величины как размер утраты товарной стоимости и рыночная стоимость ТС до его повреждения. Вместе с этим экспертом устанавливается номенклатура составных частей, подлежащих замене, номенклатура и количество используемых для ремонта материалов, актуальные для расчета стоимостные значения единицы ремонтных материалов, заменяемых составных частей, норма-часа ремонтных работ, принимается решение о технологии ремонта и трудоемкости ремонтных работ, в большинстве случаев определяется величина износа ТС.

Таким образом, проведённое исследование по определению размера ущерба, причиненного владельцу ТС в результате его повреждения, позволит эксперту не выйти за рамки своей компетенции, а суду принять законное и обоснованное решение по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств, включая заключение эксперта.

*Сведения о производстве судебных экспертиз и экспертных исследований  
в рамках экспертной специальности 13.4 «Исследование транспортных средств  
в целях определения стоимости восстановительного  
ремонта и оценки».*

*2017 год.*

*Сведения о судебных экспертизах:*

Количество экспертиз, находящихся в производстве на начало отчетного периода - 16;

Количество экспертиз, назначенных в отчетном периоде – 103;

Количество экспертиз, законченных в отчетном периоде – 96, в том числе по категориям сложности: 1-й – 94, 2-й – 2, 3-й – 0; свыше 3-й – 0;

Количество экспертиз, законченных сообщением о невозможности дать заключение – 1;

Количество экспертиз, находящихся в производстве на конец отчетного периода – 22.

Заказчиками судебных экспертиз в данном отчетном периоде явились суды, органы прокуратуры и УМВД России по Калининградской области.

*Сведения об экспертных исследованиях:*

Количество экспертных исследований, находящихся в производстве на начало отчетного периода - 0;

Количество экспертных исследований, поступивших в отчетном периоде – 99;

Количество экспертных исследований, выполненных в отчетном периоде – 99;

Количество экспертных исследований, находящихся в производстве на конец отчетного периода – 0.

Заказчиками экспертных исследований выступили юридические и физические лица.

*2018 год.*

*Сведения о судебных экспертизах:*

Количество экспертиз, находящихся в производстве на начало отчетного периода - 22;

Количество экспертиз, назначенных в отчетном периоде – 98;

Количество экспертиз, законченных в отчетном периоде – 94, в том числе по категориям сложности: 1-й – 92, 2-й – 1, 3-й – 1; свыше 3-й – 0;

Количество экспертиз, законченных сообщением о невозможности дать заключение – 0;

Количество экспертиз, находящихся в производстве на конец отчетного периода – 19.

Заказчиками судебных экспертиз в данном отчетном периоде явились суды, органы прокуратуры и УМВД России по Калининградской области.

*Сведения об экспертных исследованиях:*

Количество экспертных исследований, находящихся в производстве на начало отчетного периода - 0;

Количество экспертных исследований, поступивших в отчетном периоде – 93;

Количество экспертных исследований, выполненных в отчетном периоде – 92;

Количество экспертных исследований, находящихся в производстве на конец отчетного периода – 1.

Заказчиками экспертных исследований выступили юридические и физические лица.

*2019 год.*

*Сведения о судебных экспертизах:*

Количество экспертиз, находящихся в производстве на начало отчетного периода - 19;

Количество экспертиз, назначенных в отчетном периоде – 121;

Количество экспертиз, законченных в отчетном периоде – 98, в том числе по категориям сложности: 1-й – 82, 2-й – 12, 3-й – 2; свыше 3-й – 2;

Количество экспертиз, законченных сообщением о невозможности дать заключение – 5;

Количество экспертиз, находящихся в производстве на конец отчетного периода – 23.

Заказчиками судебных экспертиз в данном отчетном периоде явились суды, органы прокуратуры, ФСБ России и УМВД России по Калининградской области.

*Сведения об экспертных исследованиях:*

Количество экспертных исследований, находящихся в производстве на начало отчетного периода - 1;

Количество экспертных исследований, поступивших в отчетном периоде – 45;

Количество экспертных исследований, выполненных в отчетном периоде – 46;

Количество экспертных исследований, находящихся в производстве на конец отчетного периода – 0.

Заказчиками экспертных исследований выступили юридические и физические лица.