

Теоретические аспекты учета износа колесных транспортных средств при установлении размера причиненного им ущерба в результате повреждения

И.Н. Новоселецкий, С.В. Федотов

Федеральное бюджетное учреждение Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации, Москва 109028, Россия

Аннотация. Статья посвящена проблеме обоснованности определения износа комплектующих деталей при расчете размера причиненного ущерба транспортному средству вследствие его повреждения. Рассмотрена правовая аргументация дифференцированного подхода к решениям в части необходимости учета износа, даны предложения по ее практическому отражению в выводах судебного эксперта. Показано, что при принятии решений в части износа важно учитывать способ возмещения причиненного ущерба и официальную правовую информацию.

Обоснована целесообразность использования при выборе решения об учете в расчетах износа положений методических рекомендаций, разработанных в ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, что позволит экспертам формулировать категоричные, а не условные или многовариантные выводы.

Ключевые слова: *ущерб, колесное транспортное средство, износ, восстановительный ремонт, судебная автотовароведческая экспертиза, страхование, судебная автотехническая экспертиза, методика*

Для цитирования: Новоселецкий И.Н., Федотов С.В. Теоретические аспекты учета износа колесных транспортных средств при установлении размера причиненного им ущерба в результате повреждения // Теория и практика судебной экспертизы. 2021. Т. 16. № 4. С. 102–108.

<https://doi.org/10.30764/1819-2785-2021-4-102-108>

Theoretical Aspects of Accounting the Wear of Wheeled Vehicles When Assessing the Damage Caused to Them as a Result of Deterioration

Igor' N. Novoseletskii, Sergei V. Fedotov

The Russian Federal Centre of Forensic Science of the Ministry of Justice of the Russian Federation, Moscow 109028, Russia

Abstract. The article is devoted to the problem of the validity of determining the wear of component parts when calculating the damage caused to a vehicle due to its deterioration. The authors address the legal line of arguments of the differentiated approach when deciding on the need to consider wear and tear. They also make suggestions on its practical reflection in forensic expert opinions. Finally, it is highlighted that when making decisions regarding wear and tear, it is essential to consider the method of compensation for damage caused and official legal information.

The authors justify the necessity to use the provisions of the methodological recommendations developed in the Federal State Budgetary Institution of the Russian Federation under the Ministry of Justice of the Russian Federation in the calculations, which will allow experts to formulate categorical and not relative or multivariate conclusions.

Keywords: *damage, wheeled vehicle, wear, corrective maintenance, forensic vehicle commodity expertise, insurance, forensic vehicle examination, methodology*

For citation: Novoseletskii I.N., Fedotov S.V. Theoretical Aspects of Accounting the Wear of Wheeled Vehicles When Assessing the Damage Caused to Them as a Result of Deterioration. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2021. Vol. 16. No. 4. P. 102–108. (In Russ.).

<https://doi.org/10.30764/1819-2785-2021-4-102-108>

Введение

Актуальной для сферы регулирования деликтных обязательств¹ [1, 2] является тема учета износа при определении стоимости заменяемых запасных частей колесных транспортных средств (КТС) в расчете расходов на восстановительный ремонт и размера причиненного ущерба.

В экспертном и страховом сообществах ведется дискуссия о необходимости учета износа запчастей при расчете величины выплат по ОСАГО и при расчете размера причиненного ущерба (см., например: [3–12]).

Принимая решение в части износа, важно учитывать способ возмещения причиненного ущерба и официальную правовую информацию по этой проблеме.

В системе судебно-экспертных учреждений Минюста России вопросы определения размера ущерба, причиненного владельцам транспортных средств, и размера страхового возмещения решаются в рамках судебных автотехнических (автотовароведческих) экспертиз и исследований экспертами специальности 13.4 «Исследование транспортных средств в целях определения их стоимости, стоимости их ремонта». В настоящее время судебные автотехнические экспертизы по данному направлению являются одними из наиболее востребованных.

Цель статьи – показать дифференцированность положений законодательства Российской Федерации в части учета износа и дать рекомендации судебным экспертам по расчету стоимости запасных частей транспортных средств.

Нормативное регулирование возмещения ущерба

Согласно ст. 15 ГК РФ² под реальным ущербом понимаются «расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества».

Существуют несколько способов возмещения причиненного ущерба: 1) восстановление с помощью ремонта (или путем оплаты такого ремонта) поврежденной вещи; 2) компенсация стоимости утраченного

имущества; 3) предоставление аналогичной вещи с потребительскими качествами, что и у поврежденной (ст. 1082 ГК РФ³). Применительно к КТС последний подход не используется ввиду неактуальности для него расчета износа составных частей.

На выбор способа возмещения реального ущерба значительное влияние оказывает необходимость «восстановления положения, существовавшего до нарушения права», как важной составляющей защиты гражданских прав, указанной в ст. 12 ГК РФ⁴.

Согласно правоприменительной практике, способ возмещения ущерба в виде компенсации стоимости утраченного имущества – уничтоженного КТС – применяется, когда восстановительный ремонт экономически нецелесообразен или технически невозможен.

КТС – источник повышенной опасности. При определенных повреждениях ряд его компонентов, прежде всего влияющих на безопасность, не подлежат ремонту, но могут быть заменены. Критерии ремонта или замены в первую очередь устанавливает завод-изготовитель транспортных средств⁴, при этом используются новые компоненты.

Согласно требованиям п. 81 Технического регламента Таможенного союза⁵: Только новые запасные части, поставляемые на сборочное производство транспортных средств, или новые запасные части, имеющие подтверждение соответствия, могут обеспечивать безопасную эксплуатацию КТС после его восстановительного ремонта. Этот же пункт не допускает подтверждение соответствия для «компонентов, бывших в употреблении», что ограничивает возможность их использования при восстановительном ремонте.

Объектами технического регулирования, в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза, являются только предусмотренные в нем (таблица № 4 приложения № 1) компоненты, оказывающие влияние на безопасность транспортных средств.

¹ Деликтное обязательство (деликт) – обязательство, вследствие которого лицо, причинившее вред личности или имуществу гражданина, или имуществу организации, должно возместить убытки [1].

² Федеральный закон от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 1)» (принят Государственной Думой 21 октября 1994 г., редакция от 09 марта 2021 г.).

³ Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 2)» (принят Государственной Думой 22 декабря 1995 г., действующая редакция).

⁴ Ст. 18 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (принят Государственной Думой 15 ноября 1995 г., действующая редакция).

⁵ Решение комиссии Таможенного союза от 09 декабря 2011 г. №877 «О принятии технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”» (действующая редакция).

Под новыми запасными частями следует понимать компоненты КТС с нулевым значением износа (или без износа). Бывшие же в употреблении составные части следует рассматривать как компоненты с износом. Расчетное значение величины данного износа должно в максимальной степени характеризовать техническое состояние компонентов на момент происшествия (повреждения).

Таким образом, при рассмотрении вопросов возмещения реального ущерба следует учитывать несколько важных аспектов: возможность полного возмещения причиненного вреда потерпевшему (п. 1 ст. 15 и п. 1 ст. 1064 ГК РФ⁶), необходимость учета технического состояния КТС до происшествия (ст. 12 ГК РФ), необходимость применения нулевого значения износа для некоторых компонентов КТС (требования заводо-изготовителей и нормативных актов в сфере безопасности дорожного движения).

Проблематика учета износа и пути ее решения

Если принять позицию о необходимости применения в расчете размера причиненного ущерба исключительно нулевого значения износа (без износа) запасных частей, то по отношению к КТС со значительным сроком эксплуатации это приведет к существенному улучшению транспортного средства и обусловит несправедливое увеличение его стоимости за счет лица, причинившего вред. В этом случае компоненты с большим естественным износом, в целом не влияющие на безопасную эксплуатацию КТС, будут заменены на новые.

Совокупная стоимость даже небольшого количества этих компонентов может превысить стоимость подержанного КТС, которая падает с увеличением срока его эксплуатации. Это приведет к признанию в автостраховании КТС тотально уничтоженным, даже если оно находится на ходу. С другой стороны, применение ненулевого значения износа даже по отношению к КТС с небольшим сроком эксплуатации обусловит отход от принципа полного возмещения причиненного ущерба, предусмотренного ст. 1064 ГК РФ.

В ремонте таких КТС часто используют новые дорогостоящие запчасти, при этом вычитание износа, составляющего десятки процентов от их стоимости запчастей, может существенно исказить величину справедливого возмещения ущерба.

В настоящее время законодательством об ОСАГО вопросы применения износа решены довольно четко и категорично. При возмещении причиненного вреда в натуральном виде посредством восстановительного ремонта КТС должны использоваться новые компоненты – запчасти с нулевым значением износа (без износа). При возмещении вреда в форме страховой выплаты износ должен рассчитываться независимо от технического состояния КТС до происшествия и не превышать 50 %⁶.

В деликтных отношениях такая категоричность в части применения износа не просматривается. А переносить подходы, действующие в части износа из законодательства об ОСАГО, в сферу деликтных отношений, регулируемых Гражданским кодексом, неприемлемо. Согласно постановлению Конституционного Суда Российской Федерации⁷: «Положения статьи 15, пункта 1 статьи 1064, статьи 1072 и пункта 1 статьи 1079 ГК Российской Федерации – по их конституционно-правовому смыслу в системе мер защиты права собственности, основанной на требованиях статей 7 (часть 1), 17 (части 1 и 3), 19 (части 1 и 2), 35 (часть 1), 46 (часть 1) и 52 Конституции Российской Федерации, и вытекающих из них гарантий полного возмещения потерпевшему вреда, не предполагают, что правила, предназначенные исключительно для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, распространяются и на деликтные отношения, урегулированные указанными законоположениями».

Суд определил важнейшие моменты для принятия объективного решения в вопросе применения износа к запчастям вне рамок законодательства об ОСАГО. Установлено, что в ряде случаев, обусловленных как требованиями безопасности дорожного движения, так и восстановлением состояния КТС до происшествия, используются новые запчасти: «...замена поврежденных деталей, узлов и агрегатов – если она необходи-

⁶ См. абз. 2 ст. 19 Федерального закона Российской Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Принят Гос. Думой 03 апреля 2003 г. (действующая редакция).

⁷ П 5.1 Постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 10 марта 2017 г. № 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. Бересневой и других».

ма для восстановления эксплуатационных и товарных характеристик поврежденного транспортного средства, в том числе с учетом требований безопасности дорожного движения – в большинстве случаев сводится к их замене на новые детали, узлы и агрегаты». Тогда «должны приниматься во внимание реальные, т. е. необходимые, экономически обоснованные, отвечающие требованиям завода-изготовителя, учитывающие условия эксплуатации транспортного средства и достоверно подтвержденные расходы, в том числе расходы на новые комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты)».

Так регулируется применение нулевого значения износа (использование исключительно новых запчастей) в Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки [13]. Данные методические рекомендации утверждены в установленном порядке научно-методическим советом ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России (протокол № 4 от 20.12.2017) и рекомендованы к применению в экспертной практике.

Руководство связывает нулевое значение износа с техническим состоянием КТС до происшествия через анализ срока и условий его эксплуатации (факторов, с технической точки зрения влияющих на исправное состояние КТС и его составных частей).

Для принятия нулевого значения износа учитываются требования к компонентам, важным для безопасности дорожного движения, установленные изготовителями КТС и Техническим регламентом Таможенного союза. При восстановлении КТС технологически недопустимо использование старых материалов (например, рабочих жидкостей, крепежа, лаков и красок), а поскольку используются новые материалы, их износ не учитывается⁸.

Дифференцированный подход к определению износа комплектующих изделий

Обстоятельства, допускающие необходимость расчета износа комплектующих изделий, – это случаи, не подпадающие под

установленные Конституционным Судом обстоятельства для применения нулевого значения износа компонентов. Это относится к компонентам, не влияющим на безопасность дорожного движения, в первую очередь к кузовным составным частям, и к КТС со значительным сроком эксплуатации и комплектующими в большей степени работоспособными, а не технически исправными.

В постановлении Конституционного Суда Российской Федерации от 10 марта 2017 г. № 6-П отмечается возможность применения износа, приводящая к уменьшению стоимости используемых запчастей, а в итоге и самого ущерба: «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». Далее Конституционный Суд ссылается на частный случай повреждения составных частей, износ которых меньше износа самого КТС (например, аккумуляторных батарей, шин), но главным остается вывод о допустимости расчета износа, если его игнорирование обусловит по отношению к восстановленному КТС «несправедливое увеличение его стоимости». Это относится и к описанному выше случаю повреждения КТС со значительным сроком интенсивной эксплуатации.

Только применение износа гарантирует максимальное соблюдение требования ст. 12 ГК РФ – возвращения поврежденного объекта в состояние, которое он имел до происшествия.

Интенсивная эксплуатация КТС отразится на его техническом состоянии, что учитывается в его износе на момент происшествия, то есть адекватной ценой поврежденной составной части десятилетнего КТС будет не цена новой детали, а цена с учетом ее износа. Иначе это приведет к значительному улучшению транспортного средства после его восстановления относительно его состояния до происшествия.

Если до происшествия составные части КТС были технически исправны, что обычно происходит при относительно небольшом сроке эксплуатации, то эквивалентом поврежденной составной части следует рассматривать только новую составную часть, поскольку она также гарантированно технически исправна (а не просто работоспособна, что часто

⁸ В соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации».

имеет место у КТС со значительным сроком эксплуатации). При этом возможное увеличение стоимости КТС не может быть причиной отказа от нулевого значения износа.

Дифференцированный подход к урегулированию деликтных обязательств, относящийся и к определению износа, Конституционный Суд РФ объяснил необходимостью соблюдения принципов справедливости и пропорциональности (соразмерности), приведенных в Конституции РФ. Такие критерии применения износа заложены и в методических рекомендациях⁹ [13].

В пункте 5.3 рассматриваемого постановления Конституционного Суда РФ № 6-П указано, что вопросы применения износа, установление наиболее оптимального способа ремонта и другие исследования «подобного рода обстоятельств является прерогативой суда». В этом контексте особую роль приобретает заключение эксперта: «Это означает, 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».

Заключение

Для формулирования вывода о стоимости восстановительного ремонта или причиненного ущерба в категоричной форме эксперты должны использовать методиче-

ские рекомендации, разработанные в ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России [13]. Данное руководство отвечает установленным Конституционным Судом Российской Федерации требованиям к дифференцированному подходу к определению износа КТС.

Поскольку окончательное решение вопроса о размере причиненного ущерба относится к компетенции суда, следует оговорить, что вывод был сделан «с технической точки зрения». Кроме этого, эксперты вправе отметить обстоятельства, способствующие объективному анализу судом рассматриваемого дела и принятию объективного решения, в частности, отметить стоимость причиненного ущерба с учетом нулевого значения износа (без износа), или – с учетом износа. Указать это необходимо в исследовательской части заключения, вне рамок сделанного вывода.

Если в поставленном судом вопросе обозначено условие использования износа в расчетах стоимости причиненного ущерба, вывод нужно делать в исследовательской части заключения.

В Методических рекомендациях [13] вопрос износа вне рамок ОСАГО решен наиболее правильно. Для КТС с относительно небольшим сроком эксплуатации в общем случае значение износа принимается равным нулю. Для остальных КТС износ рассчитывается в общем порядке.

Выполнение требований Методических рекомендаций в части выбора решения об учете износа позволяет дать категоричный, а не условный или многовариантный вывод.

⁹ Часть II, глава 7.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Наниев Г.К. Понятие и сущность деликтных обязательств // Научный аспект. 2021. Т. 7. № 2. С. 774–778.
2. Яшкина К.Д. К определению понятия деликтных обязательств // Вестник современных исследований. 2019. № 1.9 (28). С. 134–136.
3. Андрианов Ю.В., Комаров В.В., Кравчинский В.И. Методические рекомендации по расчету износа конструктивных компонентов АТС // Автомобильная промышленность. 2010. № 11. С. 17–19.
4. Микрюкова С.Л. Современные вопросы, связанные с выплатой суммы страхового возмещения с учетом износа транспортного средства / Экономические, юридические и социокультурные аспекты развития регионов. Материалы VIII тематической и IV междуна-

REFERENCES

1. Naniev G.K. The Concept and Essence of Tort Commitments. Scientific Dimension. 2021. Vol. 7. No. 2. P. 774–778. (In Russ.).
2. Yashkina K.D. On the Definition of the Concept of Tort Obligations. *Bulletin of Modern Research*. 2019. No. 1.9 (28). P. 134–136. (In Russ.).
3. Andrianov Yu.V. Komarov V.V., Kravchinskii V.I. Methodical Recommendations about Deterioration Calculation Constructive Components of Vehicles. *Automobile Industry*. 2010. No. 11. P. 17–19. (In Russ.).
4. Mikryukova S.L. Modern Issues Related to the Payment of the Amount of Insurance Compensation Considering the Wear and Tear of a Vehicle. *Economic, Legal, Social and Cultural Aspects of Regional Development. Materials of the VIII Thematic and IV International Con-*

- родной конференции (Челябинск, 07 ноября 2013 г.). Челябинск: Челябинский институт экономики и права им. М.В. Ладосина, 2013. С. 74–79.
5. Михайленко О.В. Учет амортизационного износа при определении страховой выплаты на восстановление автотранспортного средства после ДТП: всеобщий износ зрения или загадочная трансформация смысла нормы права в ходе ее применения? // Транспортное право. 2007. № 4. С. 12–16.
 6. Анисимов А.А. Макаревич М.Л. Проблема полного восстановления имущественных прав владельцев транспортных средств при дорожно-транспортных происшествиях / Будущее науки – 2019. Сборник научных статей 7-й Международной молодежной научной конференции. Т. 3. Юриспруденция. Лингвистика и филология. Международные отношения и внешнеэкономическая деятельность (Курск, 25–26 апреля 2019 г.). Курск: Юго-Западный государственный университет, 2019. С. 15–18.
 7. Волконитин А.С. Учет амортизационного износа транспортного средства при взыскании убытков // Право и политика. 2016. № 11. С. 1423–1426.
<https://doi.org/10.7256/1811-9018.2016.11.17136>
 8. Герасимов А.П., Лысенко Е.С. Проблема учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) при определении размера страховой выплаты по договору ОСАГО владельцев транспортных средств // Вестник ВЭГУ. 2011. № 4 (54). С. 4–8.
 9. Гущин П.Н., Сарнаков И.В. Применение естественного износа транспортного средства по договору добровольного страхования автотранспортных средств: проблемы теории и судебной практики // Юрист. 2013. № 5. С. 17–21.
 10. Левкин Р.А. Учет амортизационного износа транспортных средств в страховании // Молодой ученый. 2015. № 7 (87). С. 563–565.
 11. Лазарев В.А., Череповская В.С. Особенности определения материального ущерба от ДТП / Организация и безопасность дорожного движения. Материалы XI международной научно-практической конференции. (Тюмень, 15 марта 2018 г.). Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2018. С. 346–352.
 12. Шершнева И.В. Корректирование величины физического износа для оценки ущерба легкового автомобиля / Управление качеством в транспортной и социальной сферах. Сборник научных трудов транспортного факультета по материалам XLI студенческой научной конференции ОГУ (Оренбург, 02–09 апреля 2019 г.). Оренбург: Оренбургский государственный университет, 2019. С. 61–63.
 13. Махнин Е.Л., Новоселецкий И.Н., Федотов С.В., Галевский С.О., Калинин М.А., Кошелев Д.М., Суслов С.Б., Алексеев И.В., Калакутин А.В. Методические рекомендации (Chelyabinsk, November 07, 2013). Chelyabinsk: Chelyabinskii institut ekonomiki i prava im. M.V. Ladoshina, 2013. P. 74–79. (In Russ.).
 5. Mikhailenko O.V. Accounting of Amortization Wear in Determining the Insurance Payment for the Restoration of a Vehicle after an Accident: General Wear and Tear of Vision or a Mysterious Transformation of the Meaning of the Rule of Law during Its Application? *Transportation Law*. 2007. No. 4. P. 12–16. (In Russ.).
 6. Anisimov A.A. Makarevich M.L. The Issue of Full Restoration of Property Rights of Vehicle Owners in Road Accidents. *The Future of Science - 2019. Collection of Scientific Articles of the 7th International Youth Scientific Conference. Vol. 3. Jurisprudence. Linguistics and Philology. International Relations and Foreign Economic Activity (Kursk, April 25–26, 2019)*. Kursk: Yugo-Zapadnyi gosudarstvennyi universitet, 2019. P. 15–18. (In Russ.).
 7. Volkonitin A.S. Consideration of Vehicle Amortization in Seeking Compensation. *Law and Politics*. 2016. No. 11. P. 1423–1426. (In Russ.).
<https://doi.org/10.7256/1811-9018.2016.11.17136>
 8. Gerasimov A.P., Lysenko E.S. The Problem of Taking into Account Component Wear and Tear (Parts, Assemblies and Units) in Determining the Amount of Insurance Payment on Motor Third-Party Liability Insurance Contract (OSAGO) by Vehicle Owners. *Bulletin of VEGU*. 2011. No. 4 (54). P. 4–8. (In Russ.).
 9. Gushchin P.N., Sarnakov I.V. Application of Natural Wear of a Vehicle under a Voluntary Vehicle Insurance Contract: Problems of Theory and Judicial Practice. *Lawyer*. 2013. No. 5. P. 17–21. (In Russ.).
 10. Levkin R.A. Accounting of Amortization Wear of Vehicles in Insurance. *Young Scientist*. 2015. No. 7 (87). P. 563–565. (In Russ.).
 11. Lazarev V.A., Cherepovskaya V.S. Particularities of Determining Tangible Damage Resulting from an Accident. *Organization and Safety of Road Traffic. Materials of the XI International Scientific and Practical Conference*. (Tyumen, March 15, 2018). Tyumen: Tyumenskii industrial'nyi universitet, 2018. P. 346–352. (In Russ.).
 12. Shershnev I.V. Correction of the Amount of Physical Wear to Assess the Damage of an Automobile. *Quality Management in the Transport and Social Spheres. Collection of Scientific Papers of the Transport Faculty Based on the Materials of the XLI Student Scientific Conference of OSU (Orenburg, April 02–09, 2019)*. Orenburg: Orenburgskii gosudarstvennyi universitet, 2019. P. 61–63. (In Russ.).
 13. Makhnin E.L., Novoseletskii I.N., Fedotov S.V., Galevskii S.O., Kalinin M.A., Koshelev D.M., Suslov S.B., Alekseev I.V., Kalakutin A.V. *Methodological Recommendations for Conducting*

по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2018. 326 с.

Forensic Vehicle Examinations and Study of Wheeled Vehicles to Determine the Amount of Damage, the Cost of Corrective Maintenance and Assessment. Moscow: RFCFS, 2018. 326 p (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Новоселецкий Игорь Николаевич – главный научный сотрудник отдела научно-методического обеспечения производства экспертиз в системе судебно-экспертных учреждений Минюста России, ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России; e-mail: i.novoseletsky@sudexpert.ru

Федотов Сергей Викторович – заведующий отделом судебных автотовароведческих экспертиз ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России; e-mail: s.fedotov@sudexpert.ru

ABOUT THE AUTHORS

Novoseletskii Igor' Nikolaevich – Chief Researcher of the Department of Scientific and Methodological Support for the conduct of examinations in the system of forensic institutions of the Ministry of Justice of the Russian Federation; the Russian Federal Centre of Forensic Science of the Russian Ministry of Justice; e-mail: i.novoseletsky@sudexpert.ru

Fedotov Sergei Viktorovich – Head of the Department of Forensic vehicle commodity examinations, the Russian Federal Centre of Forensic Science of the Russian Ministry of Justice; e-mail: s.fedotov@sudexpert.ru

Статья поступила: 22.07.2021

После доработки: 21.10.2021

Принята к печати: 30.10.2021

Received: July 22, 2021

Revised: October 21, 2021

Accepted: October 30, 2021