

## Критерии уменьшения размера возмещения ущерба при повреждении транспортных средств в свете постановлений Конституционного суда и Пленума Верховного суда Российской Федерации

**И.Н. Новоселецкий, С.В. Федотов**

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

**Аннотация.** В статье рассмотрена обоснованность учета износа при расчете размера причиненного ущерба вследствие повреждения транспортного средства. Представлена правовая аргументация дифференцированного подхода при принятии решения в части необходимости расчета износа и даны предложения по ее практическому отражению в выводах эксперта.

**Ключевые слова:** *ущерб, колесное транспортное средство, износ, восстановительный ремонт*

**Для цитирования:** Новоселецкий И.Н., Федотов С.В. Критерии уменьшения размера возмещения ущерба при повреждении транспортных средств в свете постановлений Конституционного суда и Пленума Верховного суда Российской Федерации // Теория и практика судебной экспертизы. 2023. Т. 18. № 1. С. 60–68. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2023-1-60-68>

## Criteria of Reducing the Amount of Compensation of Damage to Vehicles Considering the Decisions of the Constitutional Court and the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation

**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 discusses the justification of considering wear and tear when estimating the amount of damage caused by vehicle breakage. The authors present the legal reasoning for the differentiated approach when deciding whether wear and tear should be considered and make some suggestions for its practical reflection in expert opinions.

**Keywords:** *damage, wheeled vehicle, wear and tear, restoring repair*

**For citation:** Novoseletskii I.N., Fedotov S.V. Criteria of Reducing the Amount of Compensation of Damage to Vehicles Considering the Decisions of the Constitutional Court and the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2023. Vol. 18. No. 1. P. 60–68. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2023-1-60-68>

### Введение

Вопросы правового регулирования в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО) являются предметом рассмотрения как Конституционного суда Российской Федерации, так и Пленума Верховного суда Российской Федерации (далее – ВС РФ).

Суды нередко сталкиваются с ситуациями, когда надлежащее страховое возмещение в рамках договора ОСАГО является недостаточным для полного возмещения причиненного вреда. Согласно Постановлению Пленума ВС РФ, между причинителем вреда, застраховавшим свою ответственность в порядке ОСАГО, и потерпевшим возникают правоотношения, при которых поло-

жения Закона об ОСАГО<sup>1</sup>, а также Единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства (далее – Единая методика)<sup>2</sup>, в соответствии с которой определяется размер страхового возмещения, не применяются<sup>3</sup>.

В Постановлении Конституционного суда РФ также прописана эта норма. Законодательство об ОСАГО и Единая методика «не могут рассматриваться в качестве нормативно установленного исключения из общего правила об определении размера убытков в рамках деликтных обязательств и, таким образом, не препятствуют учету полной стоимости новых деталей, узлов и агрегатов при определении размера убытков, подлежащих возмещению лицом, причинившим вред»<sup>4</sup>.

Под полной стоимостью новых деталей, узлов и агрегатов с технической точки зрения понимается их стоимость без учета износа. В случае, регулируемом законодательством об ОСАГО, когда урегулирование ограничивается страховой суммой, страховое возмещение рассчитывается в соответствии с Единой методикой, то есть с учетом износа транспортного средства.

Возмещение полной стоимости новых деталей, узлов и агрегатов без учета их износа при урегулировании ситуации, когда страховщиком произведена страховая выплата в меньшем размере, чем она подлежала выплате потерпевшему в рамках договора ОСАГО, закреплено ВС РФ<sup>5</sup>.

Вместе с тем и Конституционный суд РФ, и ВС РФ отмечают, что исчисление причиненного ущерба может быть уменьшено: «Суд может уменьшить размер возмещения ущерба, подлежащего выплате

причинителем вреда, если последним будет доказано или из обстоятельств дела с очевидностью следует, что существует иной, более разумный и распространенный в обороте способ восстановления транспортного средства либо в результате возмещения потерпевшему вреда с учетом стоимости новых деталей произойдет значительное улучшение транспортного средства, влекущее существенное и явно несправедливое увеличение его стоимости за счет причинителя вреда»<sup>6</sup>. Таким образом, суды допускают дифференцированный, зависящий от обстоятельств дела, подход к размеру причиненного ущерба, а, следовательно, и к составляющим его отдельным параметрам.

Конституционный суд РФ подчеркивает, что снижение размера возмещения ущерба возможно установить с помощью соответствующей судебной экспертизы: «При этом 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»<sup>7</sup>.

Рассмотрим обстоятельства, обуславливающие с технической точки зрения необходимость снижения размера ущерба, с позиции судебной автотовароведческой экспертизы, не касаясь правовой оценки данной ситуации.

### **Проблематика учета износа транспортных средств при проведении автотовароведческих экспертиз**

Дискуссия о необходимости применения износа транспортных средств при определении размера страховой выплаты или размера ущерба в рамках гражданского законодательства, а также судебно-экспертной деятельности ведется достаточно давно (см., например: [1–5, 7, 9, 10]).

Особенностью автотовароведческой экспертизы при урегулировании деликтных<sup>8</sup> обязательств является то, что важны-

<sup>1</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (действующая редакция).

<sup>2</sup> Положение Банка России от 04.03.2021 № 755-П (ред. от 31.05.2022) «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (зарег. в Минюсте России 10.06.2021 № 63845).

<sup>3</sup> В соответствии с абз. 1 п. 63 Постановления Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Постановление Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31).

<sup>4</sup> В соответствии с п. 5.2 Постановления Пленума ВС РФ от 10.03.2017 № 6-П по делу о проверке конституционности ст. 15, п. 1 ст. 1064, ст. 1072 и п. 1 ст. 1079 ГК РФ в связи с жалобами граждан А.С. Аринушенко, Г.С. Бересневой и др. (далее – Постановление Пленума ВС РФ от 10.03.2017 № 6-П).

<sup>5</sup> В соответствии с п. 65 Постановления Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31.

<sup>6</sup> В соответствии с п. 63 Постановления Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31.

<sup>7</sup> В соответствии с п. 5.3 Постановления Пленума ВС РФ от 10.03.2017 № 6-П.

<sup>8</sup> Деликтное обязательство (деликт) – обязательство, вследствие которого лицо, причинившее вред личности или имуществу гражданина, или имуществу организации, должно возместить убытки [7].

ми считаются, с одной стороны, требования по восстановлению технического состояния транспортного средства, имевшего место до наступления события происшествия, а с другой – требования, предусматривающие такие способы восстановительного ремонта, которые в максимальной степени обеспечивают безопасную эксплуатацию транспортного средства, как источника повышенной опасности [5].

Для наглядности представим два автомобиля с одинаковыми повреждениями. Первый автомобиль имеет срок эксплуатации менее года и соответствующий небольшой пробег. Второй – в эксплуатации более 15 лет, имеет соответствующий пробег (более 300 000 км) и был неоднократно восстановлен после аварийных повреждений. Оба транспортных средства технически исправны, при этом очевидно, что ресурс первого автомобиля практически соответствует ресурсу нового, в отличие от ресурса второго транспортного средства.

Размер подлежащего выплате возмещения определяется стоимостью ремонтных работ, использованных материалов, запасных частей и величиной утраты товарной стоимости. Из номенклатуры ремонтных работ следует выделить операции по замене составных частей транспортного средства и работы по их ремонту (восстановлению).

Операции по ремонту прежде всего кузовных составных частей позволяют восстановить их форму и внешний вид при меньшей стоимости затрат, чем операции по замене в совокупности со стоимостью заменяемой детали (при экономической нецелесообразности ремонта производится замена составной части). В полной мере восстановить кристаллическую структуру металла после аварийных повреждений путем ремонта таких деталей не представляется возможным. Оставшийся ресурс такой кузовной составной части будет меньше, чем у новой. И если на ресурс автомобиля с большим сроком эксплуатации ремонтные работы не окажут существенного влияния в целом, то для автомобиля с небольшим сроком эксплуатации применение таких ремонтных работ может существенно нарушить баланс интересов потерпевшего и лица, причинившего вред.

Выбор способов восстановления составных частей транспортных средств оказывает значительное влияние на размер возмещения ущерба. Фактором, влияющим

на размер причиненного ущерба, также является износ деталей узлов и агрегатов, подлежащих замене при восстановлении транспортного средства. Износ условно отражает оставшийся ресурс автомобиля и его составных частей. Величина износа 80 % условно соответствует 20 % оставшегося ресурса транспортного средства.

Позиция Верховного суда РФ о том, что фактический размер ущерба определяется действительной стоимостью «восстановительного ремонта, определяемого по рыночным ценам в субъекте Российской Федерации с учетом утраты товарной стоимости и без учета износа автомобиля на момент разрешения спора»<sup>9</sup>, полностью отвечает условиям восстановления относительно нового транспортного средства. В этом случае производится замена на новые запасные части, оставшийся ресурс которых будет близок к ресурсу транспортного средства.

Такой подход к автомобилю старше 15 лет означал бы, что «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».

Фотографии 1 и 2 иллюстрируют возможное техническое состояние кузовных составных частей автомобилей старше 15 лет. При повреждении составных частей таких автомобилей и последующем возмещении ущерба, в случае не учета их износа, детали будут заменены на новые. Таким образом, произойдет улучшение технического состояния автомобиля за счет лица, причинившего вред.

В связи с этим Конституционный суд РФ рассматривает эти обстоятельства, как основание для снижения размера подлежащего выплате возмещения<sup>10</sup>. С технической точки зрения это абсолютно обоснованно. Стоимостное выражение замененных составных частей должно отражать их оставшийся ресурс, который был до наступления события происшествия. В этом случае только применение износа учитывает состояние деталей, узлов и агрегатов

<sup>9</sup> В соответствии с п. 65 Постановления Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31.

<sup>10</sup> В соответствии с п. 5.3 Постановления Пленума ВС РФ от 10.03.2017 № 6-П.



**Фото 1, 2.** Коррозия (в том числе сквозная) кузовных составных частей автомобилей  
**Photo 1, 2.** Corrosion (including perforation) of vehicle parts

до происшествия, а также их оставшийся ресурс.

**Необходимость начисления износа при определении размера ущерба**

В результате дорожно-транспортного происшествия (ДТП) автомобиль со сроком эксплуатации более 15 лет может получить незначительный объем повреждений (оперения, оснащения кузова), не влияющих на его ресурс. Однако восстановление такого автомобиля экономически нецелесообразно, так как в случае не начисления износа стоимость ремонта превысит его рыноч-

ную стоимость на момент повреждения. Таким образом, восстановление автомобиля с экономической точки зрения не имеет смысла.

**Пример 1.** В результате ДТП автомобиль Toyota Duet стоимостью около 200 000 руб. получил повреждения, требующие замены переднего бампера, фар, решетки радиатора (фото 3 и 4). Стоимость ремонта автомобиля (без учета его износа) составит более 300 000 руб., а стоимость подлежащих замене запасных частей (без учета их износа) – около 225 000 руб.



**Фото 3, 4.** Повреждения автомобиля Toyota Duet  
**Photo 3, 4.** Damage to a Toyota Duet

**Пример 2.** Автомобиль Nissan Stegea стоимостью около 550 000 руб. в результате ДТП получил повреждения, требующие замены переднего бампера, фары, решетки радиатора, радиатора, капота, передней панели (фото 5 и 6). Стоимость ремонта автомобиля (без учета его износа) составит более 700 000 руб., а стоимость подлежащих замене запасных частей (без учета их износа) – около 650 000 руб.

Повреждения автомобилей Toyota Duet и Nissan Stegea в указанных примерах незначительны. Их агрегаты, элементы подвески, элементы трансмиссии, составные части, влияющие на безопасность дорожного движения, не повреждены. Восстановить работоспособность автомобилей не представляет большой сложности, но восстановление экономически нецелесообразно из-за высокой стоимости новых составных частей.



**Фото 5, 6.** Повреждения автомобиля Nissan Stegea  
**Photo 5, 6.** Damage to a Nissan Stegea

При установке новых составных частей произойдет обновление автомобиля, и его стоимость увеличится. Восстановление автомобилей было бы экономически целесообразно, если при определении размера ущерба на запасные части, подлежащие замене, был начислен износ (80 %). В этом

случае требование приведения поврежденного транспортного средства в его доаварийное состояние было бы соблюдено.

Законодатели и представители страхового сообщества часто озвучивают предложение о необходимости использования при ремонте автомобилей в рамках договоров

страхования бывших в употреблении составных частей, не влияющих на безопасность участников дорожного движения. Применение износа при определении стоимости восстановительного ремонта автомобиля по своей сути является скидкой от стоимости новой составной части, и соответствует стоимости составной части бывшей в употреблении.

Применение стоимости запасных частей без износа абсолютно обоснованно в отношении запасных частей, непосредственно влияющих на безопасность дорожного движения. Такие составные части в общем случае ремонту не подлежат и заменяются только на новые. Указанные требования приведены в важнейшем нормативно-правовом документе в сфере безопасности транспортных средств – Техническом регламенте Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»<sup>11</sup>.

Безусловное применение износа технически оправдано, когда речь идет о составных частях, которые имеют постоянный износ и подлежат регулярной своевременной замене в соответствии с требованиями по эксплуатации транспортного средства, например, аккумуляторные батареи и шины пневматические [6].

На размер причиненного ущерба существенное влияние может оказывать утрата товарной стоимости (УТС). Верховный суд РФ отмечает, что УТС «представляет собой снижение рыночной стоимости поврежденного транспортного средства»<sup>12</sup>. Это специфическое снижение стоимости имеет место после того, когда транспортное средство получило аварийные повреждения в результате происшествия<sup>13</sup>.

УТС не рассматривается как фактор снижения стоимости, если транспортное средство до рассматриваемого события происшествия уже имело аварийные повреждения, независимо от того, устранены они были или нет, и те же составные части были

повреждены, или другие. УТС воспринимается потенциальными покупателями, как негативный фактор уже после первого ДТП.

В случае значительного срока эксплуатации транспортного средства правильнее рассматривать фактор повышения стоимости транспортного средства при отсутствии в ходе его эксплуатации аварийных повреждений.

Таким образом, с технической точки зрения, основываясь на исследованиях рынка, требованиях изготовителей и учитывая положения нормативно-правовых актов в сфере их безопасной эксплуатации, снижение размера подлежащего выплате возмещения обосновано для транспортных средств, имеющих:

- достаточный срок эксплуатации или пробег, значительно превышающий средний для аналогичных транспортных средств;
- аварийные или значительные эксплуатационные повреждения до рассматриваемого события происшествия, иные факторы интенсивной эксплуатации.

Снижение размера подлежащего выплате возмещения возможно посредством:

- применения износа к стоимости заменяемых составных частей транспортных средств, имеющих достаточный срок эксплуатации (по данным исследований – 5 и более лет);
- выбора более экономных способов восстановления составных частей, которые обеспечат безопасную эксплуатацию транспортного средства в пределах его оставшегося ресурса (для транспортных средств со сроком эксплуатации более 7 лет);
- применения стоимости нормо-часа ремонтных работ, меньшей, чем на предприятиях авторизованных ремонтников, но соответствующей средней стоимости на станциях технического обслуживания и ремонта в регионе;
- отказа от расчета УТС для транспортных средств, условия эксплуатации и техническое состояние которых обуславливали снижение их стоимости еще до рассматриваемого события происшествия.

### Заключение

Нюансы, включающие дифференцированный подход к расчету износа, УТС, стоимости восстановительного ремонта давно апробированы и успешно применяются для расчета стоимости причиненного ущерба в сфере деликтных обязательств. Алгоритм автотовароведческих исследований изло-

<sup>11</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 15.02.2023) «О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств»).

<sup>12</sup> В соответствии с п. 65 Постановления Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31.

<sup>13</sup> Всем понятен смысл общепринятой фразы в объявлениях о продаже автомобилей: «Автомобиль в ДТП не был». Факт получения аварийных повреждений, независимо от того устранены они или нет, приводит к снижению стоимости транспортного средства.

жен в Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки [6].

По мнению авторов, дифференцированное применение износа для различ-

ных категорий транспортных средств при определении размера ущерба, причиненного их владельцам, соответствует позициям Конституционного и Верховного судов, допускающим уменьшение размера ущерба, подлежащего выплате причинителем вреда.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Андрианов Ю.В., Комаров В.В., Кравчинский В.И. Методические рекомендации по расчету износа конструктивных компонентов АТС // *Автомобильная промышленность*. 2010. № 11. С. 17–19.
2. 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 (Курск, 25–26 апреля 2019 года)*. Курск: Юго-Западный государственный университет, 2019. С. 15–18.
3. 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>
4. 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.
5. 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.
6. 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 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.
7. Наниев Г.К. Понятие и сущность деликтных обязательств // *Научный аспект*. 2021. Т. 7. № 2. С. 774–778.
8. 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>

#### REFERENCES

1. 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.).
2. Anisimov A.A., Makarevich M.L. The Issue of the Full Restoration of Vehicle Owners' Property Rights in Road Accidents. *The Future of Science – 2019: Collection of Scientific Articles of the 7<sup>th</sup> International Youth Conference (Kursk, April 25–26, 2019)*. Kursk: South-West University, 2019. P. 15–18. (In Russ.).
3. 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>
4. Gerasimov A.P., Lysenko E.S. The Issue of Accounting for the Wear of Components (Parts, Assemblies and Aggregates) When Estimating the Amount of Insurance Payment under the CTP Contract of Vehicle Owners. *Bulletin of the Eastern Economic and Legal Humanitarian Academy*. 2011. No. 4 (54). P. 4–8. (In Russ.).
5. 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.).
6. 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 on the Conduct of Forensic Vehicle Examinations and the Analysis of Wheeled Vehicles to Establish the Amount of Damage, Cost of Restoration Repair and Assessment*. Moscow: RFCFS, 2018. 326 p. (In Russ.).
7. Naniev G.K. The Concept and Essence of Tort Obligations. *Scientific Aspect*. 2021. Vol. 7. No. 2. P. 774–778. (In Russ.).
8. 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>

9. Череповская В.С., Лазарев В.А. Особенности определения материального ущерба от ДТП // Организация и безопасность дорожного движения: материалы XI международной научно-практической конференции: в 2-х томах (Тюмень, 15 марта 2018 года). Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2018. С. 346–352.
10. Яшкина К.Д. К определению понятия деликтных обязательств // Вестник современных исследований. 2019. № 1.9 (28). С. 134–136.
9. Cherepovskaya V.S., Lazarev V.A. Features of Estimating Material Damage from a Road Accident. *Organization and Safety of Traffic: Materials of XI International Scientific and Practical Conference: in 2 Volumes (Tyumen', March 15, 2018)*. Tyumen': Tyumenskii industrial'nyi universitet, 2018. P. 346–352. (In Russ.).
10. Yashkina K.D. To the Definition of the Concept of Tort Obligations. *Bulletin of Contemporary Research*. 2019. No. 1.9 (28). P. 134–136. (In Russ.).

#### **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ**

**Новоселецкий Игорь Николаевич** – главный научный сотрудник отдела научно-методического обеспечения производства экспертиз ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России;  
e-mail: i.novoseletsky@sudexpert.ru

**Федотов Сергей Викторович** – начальник отдела автотовароведческой экспертизы 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 Support for the Conduct of Examinations, 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: 15.01.2023  
После доработки: 02.02.2023  
Принята к печати: 15.03.2023*

*Received: January 15, 2023  
Revised: February 02, 2023  
Accepted: March 15, 2023*