

К вопросу отнесения годных остатков колесных транспортных средств к неосновательно приобретенному или сбереженному имуществу (неосновательному обогащению)

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 затрагивается тема полноты возмещения реального ущерба в случае «полной гибели» колесных транспортных средств. В настоящее время при рассмотрении деликтных споров суды часто снижают размер причиненного ущерба на величину стоимости «годных остатков», если транспортное средство было значительно повреждено. По мнению авторов, такое снижение часто приводит к ситуации, когда определенный размер ущерба недостаточен для восстановления нарушенных прав автовладельцев, так как размера компенсации в подобных случаях не хватает для проведения восстановительного ремонта транспортного средства либо приобретения транспортного средства, аналогичного «уничтоженному». В статье представлен взгляд на эту проблему с технической точки зрения.

Ключевые слова: *ущерб, колесное транспортное средство, полная гибель транспортного средства, физическая гибель транспортного средства, судебная экспертиза*

Для цитирования: Новоселецкий И.Н., Федотов С.В. К вопросу отнесения годных остатков колесных транспортных средств к неосновательно приобретенному или сбереженному имуществу (неосновательному обогащению) // Теория и практика судебной экспертизы. 2023. Т. 18. № 3. С. 104–109. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2023-3-104-109>

On the Issue of Attributing Usable Remnants of a Wheeled Vehicles to Unjustly Acquired or Saved Property (Unjust Enrichment)

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 topic of fullness of compensation for the real damage in the case of the “total loss” of wheeled vehicles. At present, when considering tort disputes, the courts often reduce the amount of damage by the value of the “usable remnants” if the vehicle was significantly damaged. The authors believe that such a reduction often leads to a situation where a certain amount of damage is insufficient to restore the violated rights of car owners, since the amount of compensation in such cases is not enough to do up the vehicle or purchase a vehicle similar to the “destroyed” one. The article presents a technical perspective on the problem.

Keywords: *damage, wheeled vehicle, complete destruction of a vehicle, physical destruction of a vehicle, forensics*

For citation: Novoseletskii I.N., Fedotov S.V. On the Issue of Attributing Usable Remnants of a Wheeled Vehicles to Unjustly Acquired or Saved Property (Unjust Enrichment). *Theory and Practice of Forensic Science*. 2023. Vol. 18. No. 3. P. 104–109. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2023-3-104-109>

Введение

Дискуссии об определении размера реального ущерба и размера страховой выплаты при повреждении транспортных средств в рамках гражданского законодательства, а также страховой и судебно-экспертной деятельности ведутся достаточно давно (см., например, [1–9]).

Достаточно часто при взыскании с виновника дорожно-транспортного происшествия (ДТП) размера причиненного ущерба в случае наступления гибели колесного транспортного средства (КТС) суды используют формулу «рыночная стоимость КТС до его повреждения минус годные остатки КТС», мотивируя такой алгоритм возмещения ущерба неосновательным обогащением потерпевшего. При этом суды не поясняют, в чем конкретно заключается неосновательное обогащение.

Пример. В результате ДТП автомобиль Mazda Biante стоимостью 650 000 рублей получил механические повреждения передней части как с левой, так и с правой стороны (фото).

Судебная автотовароведческая экспертиза установила, что стоимость восстановительного ремонта автомобиля (при данном объеме повреждений) составит 830 000 руб. Поскольку стоимость восстановительного ремонта превышает стоимость автомобиля и проведение его восстановительного ремонта экономически нецелесообразно (убыточно), эксперт установил полную гибель автомобиля. Согласно определению суда, эксперт также определил стоимость годных остатков – работоспособных деталей, узлов и агрегатов, которые можно демонтировать с поврежденного КТС и реализовать. Стоимость таких годных остатков автомобиля Mazda составила 110 000 руб.

На основании результатов экспертизы суд определил размер ущерба, причиненного владельцу автомобиля Mazda, равный разнице между рыночной стоимостью автомобиля до повреждения и стоимостью его годных остатков: $650\,000 - 110\,000 = 540\,000$ руб.

Закономерно, что такая формула определения ущерба часто не удовлетворя-



Фото. Поврежденный автомобиль Mazda Biante
Photo. Damaged car Mazda Biante

ет потерпевшую сторону, которая в итоге остается со значительно (тотально) поврежденным КТС и суммой, недостаточной ни для его ремонта, ни для приобретения идентичного транспортного средства. Проблему усугубляет неоднозначная трактовка понятия «гибель транспортного средства», приводящая к тому, что уничтоженными могут признаваться КТС, способные даже в поврежденном состоянии выполнять свое функциональное назначение, то есть работоспособные.

Существенной подвижкой в объективном рассмотрении данной проблемы стало решение Верховного суда Российской Федерации¹, который акцентировал внимание на факторах самого признания физической гибели КТС.

Не касаясь правовой стороны этого вопроса, рассмотрим его через призму судебной автотовароведческой экспертизы, оценивая изменения в качественной и стоимостной плоскостях объекта экспертизы.

Технические аспекты признания физической гибели транспортного средства

В рассматриваемом случае объектом автотовароведческого исследования являются КТС, в отношении которых была признана их полная гибель.

В Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба стоимости восстановительного ремонта и оценки (далее – Методические рекомендации) понятие «полная гибель» истолковано следующим образом: «Полная гибель КТС – последствия повреждения, при котором ремонт поврежденного КТС невозможен либо стоимость его ремонта равна стоимости КТС на дату наступления повреждения (в случае, регулируемом законодательством об ОСАГО), или превышает указанную стоимость. По договорам КАСКО условия, при которых наступает полная гибель КТС, могут отличаться от приведенных выше. Полную гибель КТС обуславливает его предельное техническое состояние в совокупности с потерей работоспособности» [10].

В соответствии со ст. 15 Гражданского кодекса Российской Федерации под реальным

ущербом понимаются «расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб)».

С технической точки зрения это означает, что размер реального ущерба варьируется от условно минимальной стоимости затрат восстановительного ремонта до максимальных его затрат, пределом которых является полная гибель КТС (максимальный размер причиненного реального ущерба). Важно понимать, что максимальный размер причиненного ущерба должен быть эквивалентен доаварийной стоимости КТС. Другими словами, полное возмещение ущерба в этом случае обуславливает возможность приобретения идентичного КТС по его рыночной стоимости.

Подчеркнем, что максимальный размер ущерба нами рассматривается с технической точки зрения, поскольку суд может принять и другое решение, учитывая, например, что поврежденный автомобиль представляет историческую, культурную или другую ценность, в том числе и для его владельца. Суд может признать допустимым восстановление такого автомобиля даже в случае, если его ремонт превысит его доаварийную стоимость.

В общем случае закон не обязывает владельца такого автомобиля относиться к нему, как к утилю. Закон не запрещает владельцу КТС восстанавливать транспортное средство даже в случае, если такой ремонт является экономически нецелесообразным. И при соблюдении необходимых процедур ремонта такое КТС после восстановления будет отвечать условиям безопасной эксплуатации. Тем не менее размер реального ущерба не должен превышать рыночную стоимость этого КТС до его повреждения. Именно так можно рассматривать необходимость восстановления доаварийного состояния КТС (как способа возмещения ущерба) в денежном выражении.

При таком подходе у владельца КТС останется и признанное погибшим КТС, и максимально возможная сумма компенсации за причиненный ущерб. Тогда владелец сможет привести автомобиль в должное техническое состояние, используя как денежные средства, полученные от компенсации причиненного ущерба, так и собственные².

¹ Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 04.04.2023 № 6-КГ22-7-К2.

² В условиях ограниченного поступления автомобилей на российский рынок владельцы значительного количества таких КТС занимаются их восстановлением.

Данный вывод тем более справедлив, если принять во внимание некоторые подходы к определению самого факта признания экономической нецелесообразности (полной гибели) КТС, практикуемые, например, в сфере ОСАГО.

Согласно предыдущей редакции Положения Банка России «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (далее – Единая методика)³, регламентирующей определение размера стоимости восстановительного ремонта при страховом возмещении, для признания полной гибели автомобиля было достаточно, чтобы стоимость восстановительного ремонта автомобиля, рассчитанная без учета износа его составных частей, превышала его доаварийную стоимость.

Для КТС даже с не очень большим сроком эксплуатации, цена которых значительно уменьшилась относительно новых, использование в расчетах цен новых деталей (без износа) создавало ситуацию, в которой и незначительный по объему ремонт приводил к гибели транспортного средства. Эта тема была подробно разобрана в статье «Критерии уменьшения размера возмещения ущерба при повреждении транспортных средств в свете постановлений Конституционного суда и Пленума Верховного суда Российской Федерации» [7].

В действующей редакции Единой методики такая норма в отношении расчета стоимости восстановительного ремонта без износа отсутствует, но на практике ее зачастую продолжают применять. Возможно, что такая практика и объясняет вывод Верховного суда Российской Федерации о том, что «...основанием для констатации факта наступления физической гибели указанного в страховом полисе транспортного средства являются документы органов, осуществляющих государственную регистрацию транспортных средств, содержащие информацию о снятии транспортного средства с государственного учета после его утилизации».

Верховный суд также отметил: «... следует учитывать, что в подпункте «а» п. 18 ст. 12 Закона об ОСАГО даны критерии полной гибели имущества потерпевшего

(если ремонт поврежденного имущества невозможен либо если стоимость ремонта поврежденного имущества равна стоимости имущества на дату наступления страхового случая или превышает указанную стоимость) только для целей определения размера страховой выплаты, а не для установления факта прекращения относимости транспортного средства к объектам гражданских правоотношений или досрочного прекращения договора страхования автогражданской ответственности».

Таким образом, Верховный суд разграничивает физическую гибель КТС и расчетную полную гибель.

Физическая гибель предусматривает изменение статуса КТС как объекта гражданских правоотношений.

Расчетная полная гибель не приводит ни к каким изменениям статуса КТС как объекта гражданских правоотношений, а лишь констатирует экономическую нецелесообразность его восстановления. Лишь в отдельных случаях расчетная полная гибель может совпадать с физической гибелью КТС.

Мы предлагаем специалистам в области права проанализировать данную проблему и варианты ее решения, обратив особое внимание на указание статьи 1102 Гражданского кодекса Российской Федерации «Обязанность возратить неосновательное обогащение»: «Лицо, которое без установленных законом, иными правовыми актами или сделкой оснований приобрело или сберегло имущество (приобретатель) за счет другого лица (потерпевшего), обязано возратить последнему неосновательно приобретенное или сбереженное имущество (неосновательное обогащение), за исключением случаев, предусмотренных статьей 1109 настоящего Кодекса».

С технической точки зрения процедура возмещения ущерба в результате тотально поврежденного КТС посредством выплаты его действительной стоимости по своему техническому содержанию может рассматриваться как процесс отчуждения такого КТС (с передачей уничтоженного КТС стороне, возместившей ущерб). Однако такой вывод без анализа правовой компоненты был бы преждевременным, ведь процесс отчуждения предусматривает соответствующее оформление изменившегося права собственности на транспортное средство. А в случае утилизации такого КТС также оформляются соответствующие правовые

³ 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).

документы. Эта информация отражена и в Методических рекомендациях [10].

Закономерны следующие вопросы:

Можно ли без соответствующей констатации именно физической гибели КТС, или без документов об изменении права собственности на КТС, по которому признана его расчетная полная гибель, действительно говорить о каком-либо переходе благ преждевременно? И можно ли говорить о незаконном нахождении у потерпевшего принадлежащего ему тотально поврежденного КТС?

Эти вопросы требуют уже правового анализа. Но в настоящий момент потерпевший зачастую получает сумму значительно меньше суммы причиненного ущерба и остается с транспортным средством в состоянии его полной гибели.

Более того, потерпевшему сейчас необходимо самостоятельно продавать так называемые годные остатки. А это подразумевает и процедуру их демонтажа из тотально поврежденного КТС, и утилизацию непригодных для дальнейшей эксплуатации (реализации) остатков.

В последнем случае возникает необходимость соблюдения исполнителем норм экологической безопасности и организационных процедур в соответствии с Федеральным законом от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» (п. 10.4 ч. II Методических рекомендаций). Также и сама процедура демонтажа годных остатков требует специальных технических познаний и навыков.

При реализации годных остатков возникают организационные вопросы с их хранением до последующей реализации.

Чтобы эти процедуры выполняли не стороны по делу, а компетентные организации,

необходимы соответствующие затраты, в том числе и обусловленные соблюдением налогового законодательства.

Таким образом, получение денежных средств за уничтоженное КТС возможно только при соблюдении ряда правовых, организационных (которые в свою очередь также требуют затрат времени и средств) и технических требований.

Заключение

Наибольший (предельный) размер ущерба определяется стоимостью КТС и наступает при его гибели.

При страховом возмещении по ОСАГО в результате признания расчетной полной гибели КТС его величина во многих случаях будет меньше стоимости реального ущерба. Это происходит вследствие уменьшения предельного размера ущерба на величину годных остатков.

При деликтных обязательствах, ставящих во главу угла полное возмещение причиненных убытков⁴, денежная компенсация при полной гибели транспортного средства, с технической точки зрения, должна выплачиваться в максимально возможном размере – стоимости КТС без вычленения годных остатков, а также их передаче причинителю вреда, или страховой компании.

Вопросы, связанные с отнесением годных остатков к неосновательному обогащению, очевидно, еще станут предметом рассмотрения специалистов в области права.

По мнению авторов, годные остатки и неосновательное обогащение необходимо рассматривать в совокупности с фактом физической, а не расчетной гибели КТС.

⁴ В соответствии с ст. 15 ГК РФ «Возмещение убытков».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Каримуллина А.Э. Полная гибель имущества в транспортном страховании // Транспортное право. 2023. № 3. С. 9–12. <https://doi.org/10.18572/1812-3937-2023-3-9-12>
2. Красаулина Н.И., Ромашов С.Н., Алымова Ю.А. Анализ оценочной деятельности при наступлении конструктивной гибели автомобиля // Роль и место информационных технологий в современной науке: сборник статей Международной научно-практической конференции (Самара, 17 января 2019 г.). Самара: Омега сайнс, 2019. С. 80–82.
3. Курпякова С.И. Попова Т.А. Некоторые вопросы неосновательного Обогащения в те-

REFERENCES

1. Karimullina A.E. Total Loss of Property in Transport Insurance. *Transportation Law*. 2023. No. 3. P. 9–12. (In Russ.). <https://doi.org/10.18572/1812-3937-2023-3-9-12>
2. Krasaulina N.I., Romashov S.N., Alymova Yu.A. Analysis of Evaluation Activity at the Occurrence of Constructive Car Death. *The Role and Place of Information Technologies in Modern Science: Collection of Articles of the International Scientific and Practical Conference (Samara, January 17, 2019)*. Samara: Omega sains, 2019. P. 80–82. (In Russ.).
3. Kurpyakova S.I. Popova T.A. Some Issues of the Unjust Enrichment in the Theory and Practice of

- ории и практике страхования // Законодательство и экономика. 2008. № 6. С. 21–26.
4. Мирзоян Н.В. Проблемы оценки реального ущерба в России // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2018. № 10 (205). С. 41–49.
<https://doi.org/10.24411/2072-4098-2018-10102>
 5. Наниев Г.К. Понятие и сущность деликтных обязательств // Научный аспект. 2021. Т. 7. № 2. С. 774–778.
 6. 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>
 7. 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>
 8. 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 г.). Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2018. С. 346–352.
 9. Яшкина К.Д. К определению понятия деликтных обязательств // Вестник современных исследований. 2019. № 1.9 (28). С. 134–136.
 10. 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.
 - Insurance. *Legislation and Economics*. 2008. No. 6. P. 21–26. (In Russ.).
 4. Mirzoyan N.V. The Issues of the Real Damage Evaluation in Russia. *Property Relations in the Russian Federation*. 2018. No. 10 (205). P. 41–49. (In Russ.).
<https://doi.org/10.24411/2072-4098-2018-10102>
 5. Naniev G.K. The Concept and Essence of Tort Obligation. *Scientific Aspect*. 2021. Vol. 7. No. 2. P. 774–778. (In Russ.).
 6. 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>
 7. 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>
 8. Cherepovskaya V.S., Lazarev V.A. Features of Determining Material Damage from an Accident. *Organization and Road Safety: Materials of the XI International Scientific and Practical Conference: in 2 Volumes (Tyumen, March 15, 2018)*. Tyumen': Tyumenskii industrial'nyi universitet, 2018. P. 346–352. (In Russ.).
 9. Yashkina K.D. To the Issue of Definition of the Concept of Tort Obligations. *Bulletin of Modern Research*. 2019. No. 1.9 (28). P. 134–136. (In Russ.).
 10. 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.).

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: 08.06.2023
После доработки: 25.07.2023
Принята к печати: 15.08.2023

Received: June 08, 2023
Revised: July 25, 2023
Accepted: August 15, 2023