

Эффект износа: анализ влияния применения бывших в эксплуатации и новых оригинальных запасных частей колесных транспортных средств на размер ущерба, причиненного владельцу, в рамках деликтных правоотношений

М.А. Пузырева¹, С.В. Федотов²

¹ Федеральное бюджетное учреждение Красноярская лаборатория судебной экспертизы Министерства юстиции Российской Федерации, Красноярск 660049, Россия

² Федеральное бюджетное учреждение Российский федеральный центр судебной экспертизы имени профессора А.Р. Шляхова при Министерстве юстиции Российской Федерации, Москва 109028, Россия

Аннотация. В статье рассматривается влияние использования различных типов запасных частей на общий ущерб и применение износа комплектующих деталей при расчете размера причиненного ущерба колесному транспортному средству вследствие его повреждения. Проведен сравнительный анализ, оценена экономическая эффективность использования различных запчастей.

Ключевые слова: *ущерб, колесное транспортное средство, износ, восстановительный ремонт, судебная автотовароведческая экспертиза, методика, составные части, запасные части, бывшие в эксплуатации*

Для цитирования: Пузырева М.А., Федотов С.В. Эффект износа: анализ влияния применения бывших в эксплуатации и новых оригинальных запасных частей колесных транспортных средств на размер ущерба, причиненного владельцу, в рамках деликтных правоотношений // Теория и практика судебной экспертизы. 2024. Т. 19. № 2. С. 88–95. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2024-2-88-95>

Wear Effect: Analysis of the Impact of the Use of Second-Hand and New Original Spare Parts of Wheeled Vehicles on the Extent of Damage to the Owner in Tort Relationships

Marina A. Puzyreva¹, Sergei V. Fedotov²

¹ Krasnoyarsk laboratory of forensic science of the Ministry of Justice of the Russian Federation, Krasnoyarsk 660049, Russia

² The Russian Federal Centre of Forensic Science named after professor A.R. Shlyakhov of the Ministry of Justice of the Russian Federation, Moscow 109028, Russia

Abstract. The article considers the influence of the use of different types of spare parts on the total damage and the application of wear of the component parts when calculating the amount of damage caused to the wheeled vehicle. The authors have conducted a comparative analysis, evaluated the economic efficiency of the use of various spare parts.

Keywords: *damage, wheeled vehicle, wear, corrective maintenance, forensic vehicle examination, methodology, component parts, used spare parts*

For citation: Puzyreva M.A., Fedotov S.V. Wear Effect: Analysis of the Impact of the Use of Second-Hand and New Original Spare Parts of Wheeled Vehicles on the Extent of Damage to the Owner in Tort Relationships. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2024. Vol. 19. No. 2. P. 88–95. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2024-2-88-95>

Введение

Рынок бывших в эксплуатации запасных частей постепенно приобретает все большее значение для современной экономики. Это связано с тем, что потребители начали осознавать потенциальную выгоду вторич-

ного использования подобных запчастей, позволяющего им сэкономить средства и использовать оригинальные, хоть и бывшие в эксплуатации детали, если новые запчасти недоступны или имеют слишком высокую стоимость [1, 2].

Порядок определения размера ущерба, причиненного владельцу транспортного средства, в рамках проведения судебных автотехнических экспертиз

При урегулировании вопросов возмещения причиненного ущерба (при возникновении деликтных¹ обязательств) вне сферы ОСАГО судебные эксперты руководствуются «Методическими рекомендациями по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки» (далее – Методические рекомендации) [4]. Эти Методические рекомендации основываются на положениях законодательства РФ и в полной мере учитывают его нормы [5].

Так, требования ст. 12 и 15 ГК РФ² предусматривают *восстановления положения, существовавшего до нарушения права, а также то, что лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков...*

Необходимость возвращения поврежденного колесного транспортного средства (далее – КТС) в состояние, которое оно имело до происшествия, отмечена и в Постановлении Конституционного суда РФ³ от 10.03.2017: *...при исчислении размера расходов, необходимых для приведения транспортного средства в состояние, в котором оно находилось до повреждения, и подлежащих возмещению лицом, причинившим вред, должны приниматься во внимание реальные, то есть 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).*

Восстановление доаварийного состояния КТС необходимо выполнять с использованием тех же составных частей, которые

были установлены до происшествия, в том числе и по их происхождению. До повреждения на КТС, как правило, установлены оригинальные запасные части.

В полной мере соответствуя требованиям гражданского права в части восстановления положения, существовавшего до нарушения права, в Методических рекомендациях закреплено использование оригинальных запасных частей с учетом источника их получения: *к оригинальным запасным частям относят запасные части, поставляемые на сборочное производство КТС и поставляемые изготовителем КТС уполномоченным им субъектам предпринимательской деятельности или авторизованным исполнителям ремонта.*

Данное требование перекликается и с требованиями ст. 18 пп. 2 и 3 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁴:

2. *Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.*

3. *Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.*

Применение оригинальных запасных частей обусловлено, прежде всего, тем, что КТС является источником повышенной опасности, и к его компонентам предъявляются требования, гарантированно обеспечивающие безопасную эксплуатацию КТС в целом.

Само понятие «оригинальные компоненты» было введено нормативным актом – Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 (далее – Технический регламент)⁵:

Оригинальные компоненты – компоненты, поставляемые на сборочное производство транспортных средств.

Компоненты транспортного средства – составные части конструкции транспорт-

¹ Деликтное обязательство (деликт) – обязательство, вследствие которого лицо, причинившее вред личности или имуществу гражданина, или имуществу организации, должно возместить убытки [3].

² Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2023).

³ Постановление Конституционного Суда РФ от 10.03.2017 № 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».

⁴ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: [принят Гос. Думой 15.11.1995: действующая редакция] // СЗ РФ. 15.01.1996. № 3. ст. 140.

⁵ Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”»: действующая редакция // Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств.

ного средства, поставляемые на сборочное производство транспортных средств и (или) в качестве сменных (запасных) частей для транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

Здесь необходимо пояснить, что представляют собой «бывшие в эксплуатации» запасные части – это запасные части автомобилей или другой техники, которые ранее были установлены на автомобиль и подвергались износу.

При выборе запасных частей особенно важно учитывать качество их производства и техническое состояние, поскольку надежность и безопасность транспортного средства крайне важны, так как использование бывших в эксплуатации запасных частей может стать причиной неисправности автомобиля, отказа его узлов и агрегатов, дорожно-транспортного происшествия, причинения вреда здоровью водителя и/или пешехода и т. п.

Плюсы рынка бывших в эксплуатации запасных частей

1. Экономия средств.

Одним из крупных преимуществ приобретения поддержанных запасных частей является экономия средств. Например, при ремонте автомобиля, приобретение бывшей в эксплуатации детали может существенно снизить расходы, особенно при необходимости замены дорогостоящих компонентов.

2. Точная копия.

Такие запасные части как, например, бампер можно приобрести от идентичного⁶ автомобиля, цвет лакокрасочного покрытия (далее – ЛКП) которого будет совпадать с цветом подлежащего ремонту автомобиля. При этом бывшая в эксплуатации запасная часть будет намного дешевле, а деталь являться оригинальной.

3. Экологическая выгода.

Использование бывших в эксплуатации запасных частей уменьшает объем отходов и помогает вторично использовать материалы, что снижает негативное воздействие на окружающую среду.

4. Эксклюзивные запчасти.

Для старых или классических автомобилей бывшие в эксплуатации запасные части могут быть единственным вариантом, поскольку они могут быть более доступны, чем новые детали.

5. Проверенное качество.

Некоторые оригинальные запасные части, например детали группы оперения кузова, гарантировано могут быть более надежными, пригодными для восстановительного ремонта, так как ранее уже были установлены на идентичный автомобиль. Данные детали имеют необходимые размеры, технологические отверстия, обладают необходимыми прочностными характеристиками, что позволяет без проблем устанавливать их вместо идентичных поврежденных и требующих замены составных частей автомобиля [6, 7].

Минусы рынка бывших в эксплуатации запасных частей

1. Надежность и подлинность.

Одной из основных проблем, с которой сталкиваются потребители, является гарантия надежности и подлинности бывших в эксплуатации запчастей. Как правило, получить такие гарантии потребителю в настоящее время не представляется возможным.

2. Соответствие стандартам безопасности.

Еще одним риском при использовании таких запасных частей является их соответствие стандартам безопасности.

Новые запасные части обычно проходят строгие контрольные проверки качества и соответствия стандартам, что делает их более надежными и безопасными для использования.

3. Износ и усталость материалов.

Когда запасные части находятся в эксплуатации, они могут подвергаться износу или усталости материалов [8].

4. Непредсказуемые повреждения.

Бывшие в эксплуатации запасные части могут иметь скрытые повреждения, которые невозможно обнаружить до момента их установки. Это может привести к неожиданным отказам, выходам из строя или даже аварийным ситуациям.

5. Гарантийные вопросы.

Использование бывших в эксплуатации запасных частей также может повлиять на гарантийные обязательства изготовителя транспортного средства. Изготовители обычно предоставляют гарантии на новые запасные части, а использование бывших в эксплуатации запасных частей может привести к аннулированию гарантии.

⁶ КТС идентичное – колесное транспортное средство, основные признаки и параметры которого – изготовитель, страна происхождения, тип, модель, модификация, год изготовления, технические характеристики – соответствуют признакам конкретного КТС. Расхождения могут касаться укомплектованности КТС, пробега и технического состояния [4].

6. Безопасность.

В случае элементов автомобиля, влияющих на безопасность (таких как тормозные системы, рулевое управление, элементы подвески, электронные блоки управления), использование бывших в эксплуатации запасных частей может представлять риск.

В целом, рынок бывших в эксплуатации запасных частей является важным и значимым сегментом в автомобильной отрасли, предлагающим потребителям ряд преимуществ, начиная от экономии средств и заканчивая экологической выгодой.

При выборе запасных частей для замены следует уделить особое внимание элементам, влияющим на безопасность и надежность автомобиля. Инвестиция в новые детали для таких систем может быть более целесообразной.

Таким образом, использование бывших в эксплуатации запасных частей при восстановительном ремонте может быть обосновано экономически, но требует детальной оценки и баланса между экономическими преимуществами и безопасностью.

Ремонт и обслуживание автомобилей являются неотъемлемой частью владения транспортом. При замене поврежденных деталей использование бывших в эксплуатации запчастей может быть экономически привлекательным решением. Однако прежде чем использовать такие запасные части, важно тщательно проанализировать стоимость восстановительного ремонта с учетом этого фактора.

Возможность расчета стоимости восстановительного ремонта с применением бывших в эксплуатации запасных частей

Оценка повреждений и необходимых запасных частей.

Прежде всего необходимо оценить степень повреждений и определить, какие именно запасные части требуется заменить. Некоторые детали, такие как панели кузова или двери, могут быть восстановлены или заменены на бывшие в эксплуатации, в то время как другие, например тормозные диски или рычаги подвески, для обеспечения безопасности должны быть заменены на новые.

Поиск и оценка бывших в эксплуатации запасных частей.

После установления перечня деталей, подлежащих замене, важно провести исследование рынка бывших в эксплуатации

запасных частей. Существует большое количество онлайн-ресурсов, торговых площадок, магазинов автозапчастей, предлагающих бывшие в эксплуатации детали для различных моделей автомобилей. В процессе выбора следует уделить внимание их состоянию, износу и истории использования.

Расчет общей стоимости.

В этот расчет входит не только стоимость запчастей, но и затраты на работу ремонтников, необходимые расходные материалы и другие затраты, связанные с ремонтом.

Использование бывших в эксплуатации запасных частей при восстановительном ремонте может оказаться выгодным с экономической точки зрения, но требует тщательного анализа. Кроме того, в некоторых случаях это может повлиять на гарантийные обязательства производителя. Поэтому перед решением о замене запчастей, бывших в эксплуатации, важно тщательно рассмотреть все аспекты.

При расчете стоимости восстановительного ремонта в целях урегулирования деликтных обязательств государственный судебный эксперт системы судебно-экспертных учреждений Минюста России должен руководствоваться требованиями Методических рекомендаций.

В соответствии с п. 7.4 части II Методических рекомендаций: *при расчетах расходов на ремонт в целях возмещения причиненного ущерба применение в качестве запасных частей подержанных составных частей с вторичного рынка не допускается. Исключение может составлять восстановление составных частей на специализированных предприятиях с предусмотренным подтверждением качества ремонта.*

Классификация составных частей в зависимости от их производителя, поставщика установлена п. 7.13 части II Методических рекомендаций:

- оригинальные запасные части и запасные части, поставляемые официальными поставщиками изготовителя КТС (шасси);
- составные части соответствующего качества (неоригинальные запасные части, производители которых могут удостоверить их качество);
- остальные запасные части (неоригинальные запасные части, необходимые качества которых не доказаны или отсутствуют сертификаты соответствия).

К оригинальным запасным частям относят запасные части, поставляемые на сборочное

производство КТС и поставляемые изготовителем КТС уполномоченным им субъектам предпринимательской деятельности или авторизованным исполнителям ремонта.

В соответствии с п. 7.14 части II Методических рекомендаций: *Для максимального обеспечения качества ремонта при определении стоимости восстановительного ремонта КТС и размера ущерба вне рамок законодательства об ОСАГО применяют ценовые данные на оригинальные запасные части, которые поставляются изготовителем КТС авторизованным ремонтникам в регионе...*

В соответствии с подп. в) п. 7.15 Методических рекомендаций для КТС со сроком эксплуатации, превышающим граничный, допускается применение отбракованных составных частей, то есть бывших в эксплуатации оригинальных составных частей, ранее установленных на КТС. Их применение возможно исключительно в виде ремонтной вставки: *для КТС со сроком эксплуатации, превышающим граничный, допускается использование отбракованных составных частей кузова для изготовления ремонтных вставок в случаях, предусмотренных изготовителем КТС.*

Таким образом, в Методических рекомендациях определено, что в общем случае для КТС в качестве заменяемых кузовных составных частей применяются оригинальные составные части. Такое решение обусловлено максимальным обеспечением качества ремонта КТС – источника повышенной опасности.

При этом необходимо уделить особое внимание тому, что указанная цена в расчетах стоимости восстановительного ремонта новой оригинальной составной части позволяет рассчитать стоимость детали, ранее установленной на поврежденном КТС, с учетом ее износа. Произведение указанных величин условно соответствует цене составной части, установленной на КТС на момент ее повреждения. Данные таблицы, основанные на исследовании рынка бывших в эксплуатации и новых оригинальных запасных частей, показывают, что стоимость бывших в эксплуатации запасных частей условно равна стоимости новых оригинальных запасных частей с учетом износа.

Методические рекомендации предусматривают дифференцированный подход к учету износа. Для новых КТС расчет производится без износа (нулевым износом) составных частей, для КТС с достаточным сроком эксплуатации – с износом составных частей.

Снижение размера выплачиваемого 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 утраты товарной стоимости для транспортных средств, условия эксплуатации и техническое состояние которых обуславливали снижение их стоимости еще до рассматриваемого события, происшествия.

Реализация дифференцированного подхода к износу в Методических рекомендациях прописана в отношении деликтных правоотношений (вне ОСАГО).

Вместе с тем вне сферы деликтных обязательств возможно применение на договорных отношениях составных частей, бывших в эксплуатации. Такой подход возможен при ОСАГО [9], в соответствии со ст. 15.1 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»⁷, допускающей применение бывших в эксплуатации составных частей с обязательного согласия потерпевшего: *При проведении восстановительного ремонта в соответствии с пунктами 15.2 и 15.3 настоящей статьи не допускается использование бывших в эксплуатации или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), если в соответствии с единой методикой определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства требуется замена комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). Иное может быть определено*

⁷ Федеральный закон от 25.12.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (принят Гос. Думой 03.04.2003, действующая редакция).

Таблица. Сравнительная таблица стоимости заменяемых составных частей легковых автомобилей, полученных при проведении судебных экспертиз
Table. Comparative table of the cost of replaceable parts of passenger cars obtained during forensic examinations

Наименование составной части	Каталожный номер	Стоимость новой составной части, руб.	Износ, %	Стоимость по Методическим рекомендациям, руб.	Стоимость бывшей в эксплуатации составной части*
Hyundai Creta 2, 2018 года выпуска					
Фонарь задний правый	92402-M0000	13300	31,85	9064,0	8750
Радиатор ДВС	25310-M0050	17024	31,85	11601,9	9000
Боковина (крыло) заднее правое	71504-M0C00	41984	31,85	28612,1	31513
Перчаточный ящик	84510-M0100-TRY	5701	31,85	3885,2	4000
Skoda Octavia, 2014 года выпуска					
Фонарь задний правый	5E5945112	23802	52,04	11415,44	11500
Дверь передняя левая	5EU831051A	133568	52,04	64059,2	63750
Панель передка	5EU805588C	21650	52,04	10383,3	9875
Абсорбер переднего бампера	5E0807248	3816	52,04	1830,2	2133
Облицовка бампера заднего	5EU807421	24920	52,04	11951,6	8000
KIA Sorento, 2011 года выпуска					
Фара правая	92102-2P030	45663	80	9132,6	10000
Генератор	37300-2G500	27487	80	5497,4	6500
Nissan X-Trail 2015 года выпуска					
Фонарь задний левый наружный	26559 4CA1C	12790	32,44	8640,9	10550
Фонарь задний внутренний левый	26555 4CA1B	8005	32,44	5408,2	5250
Генератор	23100 4BB0D	45574	32,44	30789,79	28693
Hyundai Solaris, 2013 года выпуска					
Крыло переднее правое	66321-4L000	18914	59,4	7679	11685
Крыло переднее левое	66311-4L000	19557	59,4	7940	6800
Капот	66400-1R100	36458	59,4	14802	9373
Дверь передняя правая	76004-4L000	46512	59,4	18884	31000
Бампер передний	86511-4L000	7520	59,4	3053	4710
Стойка амортизационная правая	54660-4L100	11307	59,4	4591	2855
Рычаг передний правый	54501-4L000	7217	59,4	2930	2930
Стабилизатор в сборе	54810-4L000	8609	59,4	3495	3000

* стоимость определялась как среднее арифметическое предложений, размещенных в объявлениях по продаже бывших в эксплуатации запасных частей в сети Интернет (www.avito.ru). Подавляющее большинство предлагаемых составных частей имеют повреждения и установить их исправность, работоспособность по прилагаемым к объявлениям фотографиям не представляется возможным. Также не учитывались возможность торга, иных скидок, или надбавок к заявленной цене.

соглашением страховщика и потерпевшего.

В указанном случае особо заметна актуальность приведенной в статье информации. Для определения рыночной стоимости бывших в эксплуатации составных частей в этом случае следует применять судебно-экспертную методику «Определение износа и стоимости составных частей транспортных средств на основе результатов исследования их технического состояния», разработанную в ФБУ РФЦСЭ имени профессора А.Р. Шляхова при Минюсте России. Она учитывает не только отмеченные выше источники информации о бывших в эксплуатации составных частях КТС, но и критерии оценки их технического состояния, региональные особенности вторичного рынка запасных частей.

Заключение

В ходе рассмотрения возможности использования при расчете стоимости восстановительного ремонта КТС новых оригинальных запасных частей с учетом износа по сравнению с бывшими в эксплуатации запасными частями выявлен ряд ключевых моментов, которые следует учитывать.

Использование новых оригинальных запасных частей предпочтительнее применения бывших в эксплуатации. Новые детали обеспечивают высокое качество, надежность и безопасность, что необходимо для обеспечения долговечности и эффективной

работы транспортного средства. Новые оригинальные запасные части должны применяться в сочетании с износом. Произведение указанных величин условно соответствует цене составной части, установленной на КТС на момент ее повреждения.

Хотя бывшие в эксплуатации запасные части могут казаться более доступными по стоимости, их использование может сопровождаться риском отказов и неисправностей, повреждений и негативного влияния на общее состояние автомобиля. Это может привести к увеличению расходов на последующие ремонты, ухудшению безопасности и надежности автомобиля. Применение бывших в эксплуатации составных частей возможно только в предусмотренных законодательством случаях (в рамках ОСАГО), соответствующим образом урегулированных и оформленных на правовом уровне, и с учетом технических ограничений к номенклатуре таких составных частей, вводимых Методическими рекомендациями.

При определении размера ущерба, причиненного владельцу КТС в рамках деликтных правоотношений для обеспечения оптимальной производительности, безопасности и надежности транспортного средства рекомендуется применять новые оригинальные запасные части, поскольку таким образом гарантируются соответствие стандартам качества и безопасности, что напрямую отражено в Методических рекомендациях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. 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>
2. 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>
3. Наниев Г.К. Понятие и сущность деликтных обязательств // Научный аспект. 2021. Т. 7. № 2. С. 774–778.
4. Махнин Е.Л., Новоселецкий И.Н., Федотов С.В., Галевский С.О., Калинин М.А., Коселев Д.М., Суслов С.Б., Алексеев И.В., Ка-

REFERENCES

1. Novoseletskii I.G., 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>
2. 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*. Vol. 16. No. 4. P. 102–108. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2021-4-102-108>
3. Naniev G.K. The Concept and Essence of Tort Commitments. *Scientific Dimension*. 2021. Vol. 7. No. 2. P. 774–778. (In Russ.).
4. 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. Meth-

- лакутин 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.
5. 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 года) / Под ред. В.И. Рассохи. Оренбург: Оренбургский государственный университет, 2019. С. 61–63.
 6. Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки. Методические рекомендации для судебных экспертов. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2013. 128 с.
 7. Махнин Е.Л., Новоселецкий И.Н., Федотов С.В. Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки: курс лекций / Под общ. ред. С.А. Смирновой. М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2017. 286 с.
 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. 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. 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.).
 6. *Examination of Motor Vehicles to Determine the Cost of Restoration Repairs and Evaluation. Methodical Recommendations for Forensic Experts*. Moscow: RFCFS, 2013. 128 p. (In Russ.).
 7. Makhnin E.L., Novoseletsky I.N., Fedotov S.V. *Examination of Vehicles to Determine the Cost of Restoration Repairs and Evaluation: Course of Lectures* / S.A. Smirnova (ed.). Moscow: The Russian Federal Centre of Forensic Science of the Ministry of Justice of the Russian Federation, 2017. 286 p. (In Russ.).
 8. Cherepovskaya V.S., Lazarev V.A. Particularities of Evaluating Material Damage from a Road Accident. *Organization and Safety of Road Traffic: Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference: in 2 Volumes* (Tyumen, March 15, 2018). Tyumen: Tyumen Industrial University, 2018. P. 346–352. (In Russ.).
 9. 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.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Пузырева Марина Александровна – начальник отдела судебных экспертиз по производству автотехнических, автотовароведческих, трасологических, компьютерно-технических экспертиз и криминалистических экспертиз видео-и звукозаписей ФБУ Красноярской ЛСЭ Минюста России; e-mail: puzyreva_marina_sudexpert@mail.ru

Федотов Сергей Викторович – начальник отдела автотовароведческой экспертизы ФБУ РФЦСЭ имени профессора А.Р. Шляхова при Минюсте России; e-mail: s.fedotov@sudexpert.ru

ABOUT THE AUTHORS

Puzyreva Marina Aleksandrovna – Head of the Department of Forensic examinations of vehicle, automotive, traceological, computer examinations and forensic examinations of video and sound recordings of the Krasnoyarsk laboratory of forensic science of the Ministry of Justice of the Russian Federation;

e-mail: puzyreva_marina_sudexpert@mail.ru

Fedotov Sergei Viktorovich – Head of the Department of Forensic Vehicle Commodity Examinations of Shlyakhov RFCFS;

e-mail: s.fedotov@sudexpert.ru

Статья поступила: 02.03.2024

После доработки: 25.04.2024

Принята к печати: 14.05.2024

Received: March 2, 2024

Revised: April 25, 2024

Accepted: May 14, 2024