

Об изменениях в Положении Банка России №755-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»

20 сентября 2021 года вступила в силу новая редакция Положения Банка России №755-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (далее – Единая методика).

В обновленной Единой методике достаточно много изменений и часть из них внесены представителями судебно-экспертных учреждений Минюста России, участвовавших в работе комиссии по ее доработке. И несмотря на то, что в Единой методике остается еще много проблемных позиций, ряд откровенных «ляпов» прежней редакции удалось исправить.

Рассмотрим некоторые такие новеллы.

О критериях экономической целесообразности восстановительного ремонта.

Законодательством об ОСАГО на сегодняшний момент вопросы применения износа решены довольно четко и категорично. В общем случае при возмещении причиненного вреда в натуральном виде, посредством восстановительного ремонта КТС, должны использоваться новые компоненты – запасные части с нулевым значением износа (без износа).

При возмещении вреда в форме страховой выплаты (денежная форма возмещения) износ должен рассчитываться независимо от технического состояния КТС до происшествия и, независимо от технического состояния, составлять не более 50 процентов (см. абз.2 ст.19 Федерального закона РФ от 25 апреля 2002 г. №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» - далее Закон об ОСАГО).

При полной гибели транспортного средства страховое возмещение вреда также осуществляется путем выдачи денежной суммы (страховой выплаты) согласно подпункту а) пункта 16.1 статьи 12 Закона об ОСАГО.

Поэтому вполне логичным является необходимость учета износа и при расчете стоимости годных остатков в случае полной гибели транспортного средства.

Кстати, в самом Законе об ОСАГО говорится, что *«под полной гибелью понимаются случаи, при которых ремонт поврежденного имущества невозможен либо стоимость ремонта поврежденного имущества равна стоимости имущества на дату наступления страхового случая или*

превышает указанную стоимость» (подпункт а) пункта 18 статьи 12 Закона об ОСАГО).

Никакого упоминания о стоимости ремонта «без износа» в трактовке полной гибели КТС в Законе нет.

А в п.19 статьи 12 Закона об ОСАГО подчеркивается, что при возмещении причиненного вреда в виде страхового возмещения (не в виде прямого возмещения убытков) необходимо учитывать износ комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов): *«Размер расходов на запасные части (за исключением случаев возмещения причиненного вреда в порядке, предусмотренном пунктами 15.1 - 15.3 настоящей статьи) определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте».*

Но в случаях, предусмотренных пунктами 15.1 - 15.3 статьи 12 Закона об ОСАГО (в случаях прямого возмещения убытков) износ не учитывается. Пункт 15.1 статьи 12 Закона об ОСАГО предусматривает, в общем случае, применение новых составных частей: *«При проведении восстановительного ремонта в соответствии с пунктами 15.2 и 15.3 настоящей статьи не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов).....».*

Но на каком правовом основании в прежней редакции Единой методики, вопреки положениям Закона об ОСАГО, было прописано, что для определения критериев полной гибели транспортного средства во всех случаях (и при страховом возмещении, и при прямом возмещении убытков) *«сравнению подлежат стоимость восстановительного ремонта, рассчитанная без учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), подлежащих замене, и средняя стоимость аналога транспортного средства?»*

Самое печально, что такой «ляп» в прежней редакции Единой методики породил множество теневых схем и просто парадоксальных ситуаций. Например, старая BMW 7-й серии после повреждения всего нескольких съемных кузовных деталей запросто попадала под понятие «полностью погибшей», даже будучи «на ходу», при полной исправности ее трансмиссии, ходовой части, силового агрегата. Про старые японские КТС говорить даже не стоит. Все это заканчивалось несоразмерными с фактическим техническим состоянием КТС суммами страхового возмещения. Отсюда и многочисленные истории про бесконечно повреждаемые до «тотала» дорогие иномарки.

Со всем этим, возможно удастся покончить только с принятием новой редакции Единой методики, которая больше не содержит главу

«Определение стоимости транспортного средства до повреждения», и содержащийся в ней пункт 6.1, в котором как раз, и указывалось на необходимость расчета стоимости восстановительного ремонта без учета износа.

Теперь в пункте 2.8 Единой методики указывается: «*В случае, когда в ходе осмотра транспортного средства сделано заключение о полной гибели такого транспортного средства по техническим показателям или предположение об экономической нецелесообразности проведения его восстановительного ремонта, в акте осмотра (или в приложении к нему) должны быть отражены перечень и состояние неповрежденных деталей (узлов, агрегатов) транспортного средства **в целях определения их стоимости в качестве годных остатков** и зафиксированы эти показатели для определения стоимости транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия*».

При этом, в соответствии с п.3.4 Единой методики: «*Расчет размера расходов (в рублях) на восстановительный ремонт производится по формуле:*

$$Свр = Рр + Рм + Рзч,$$

где:

Свр — стоимость ремонта (расходы на восстановительный ремонт);

.....

Рзч — расходы на запасные части, используемые взамен поврежденных деталей (узлов, агрегатов).

В свою очередь размер расходов на запасные части, в соответствии с п. 3.6.3. Единой методики должен **рассчитываться с учетом износа** по следующей формуле:

$$P_{зч} = \sum_{j=1}^m k_j \times C_j^{н} \times \left(1 - \frac{И_j}{100}\right),$$

где:

Рзч — расходы на запасные части (рублей);

...

И_j — износ детали (узла, агрегата) j-го наименования, подлежащего замене (процентов).

Выводы: 1. Критерием полной гибели транспортного средства при возмещении вреда **в форме страховой выплаты** является равенство или превышение стоимости его восстановительного ремонта с учетом износа по сравнению с его стоимостью на дату наступления страхового случая.

2. При **прямом возмещении убытков**, критерием полной гибели транспортного средства, остается равенство или превышение стоимости его ремонта без учета износа по сравнению с его стоимостью.

3. Алгоритм экспертного исследования при этом видится таким:

- в общем случае страхового урегулирования (за исключением случаев, указанных в п.16.1 статьи 12 Закона об ОСАГО), транспортное средство подлежит восстановлению *путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего (возмещение причиненного вреда в натуре)*. [Закон об ОСАГО, п. 15.1, статья 12]

Обязательным условием при этом является соблюдение неравенства: стоимость восстановительного ремонта без учета износа меньше стоимости КТС [Закон об ОСАГО, абзацы 2, 3, п. 15.1, статья 12; Закон об ОСАГО, подпункт а), п.18, статья 12];

- если ремонт (без износа) транспортного средства при прямом возмещении убытков признается экономически нецелесообразным, то страховое возмещение осуществляется в форме страховой выплаты. [Закон об ОСАГО, подпункт а), п. 16.1, статья 12].

Все дальнейшие расчеты проводятся с учетом износом комплектующих транспортного средства [Закон об ОСАГО, абзац 2, п. 19, статья 12]. При этом возможны нижеприведенные варианты.

А) Стоимость восстановительного ремонта без учета износа больше стоимости транспортного средства, а стоимость восстановительного ремонта с учетом износа меньше стоимости транспортного средства.

В этом случае полной гибели транспортного средства не наступает, поскольку при страховой выплате следует опираться на расчеты с учетом износа составных частей. Расчет страхового возмещения проводится в общем порядке, по формуле пункта 3.4 Единой методики.

Б) Стоимость восстановительного ремонта без учета износа больше стоимости транспортного средства, и стоимость восстановительного ремонта с учетом износа больше стоимости транспортного средства.

Это случай полной гибели транспортного средства, предусматривающий страховое возмещение в размере действительной стоимости имущества на день наступления страхового случая за вычетом стоимости годных остатков [Закон об ОСАГО, подпункт а), п.18, статья 12];

4. Вариантность решения задачи в части учета/не учёта износа при определении экономической целесообразности восстановительного ремонта обусловлена соответствующей вариантностью учета/не учёта износа при страховом урегулировании.

Законодательство в этой части все еще далеко от реально обоснованного и понятного способа урегулирования в части учета износа составных частей КТС.

Наиболее правильным способом урегулирования проблемы износа является способ, предложенный в «Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки» ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России. Он учитывает дифференцированный в зависимости от срока эксплуатации КТС подход к износу.

И конечно же правильным был бы отказ от 50 процентного ограничения предельного значения износа в Законе об ОСАГО.

К вопросу определения причиненного вреда нерезидентам при деликтных обязательствах и в случаях, предусмотренных ОСАГО

Тема возникла из одного чата экспертов-техников по поводу определения стоимости незарегистрированных в РФ транспортных средствах.

Полемика в сети, кто как считает ущерб при тотальных повреждениях КТС с иностранными номерами, вызывает просто оторопь от предлагаемых вариантов. Чего только не предлагают эксперты: отнимать растаможку, считать в тугриках, переводить тугрики в рубли и наоборот.

Правовой нигилизм экспертов убил охоту к проведению дискуссии, но заставил задуматься о необходимости однозначного, юридически выверенного подхода к решению данного вопроса в Единой методике.

Уже сам факт участия в ДТП нерезидента РФ предполагает рассмотрение такой ситуации с оглядкой на международное право.

В частности, Российская Федерация подписала Соглашение СНГ «О порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности» 1992 г, устанавливающее правила в области деликтных обязательств.

В свою очередь Соглашение относится к числу источников международного частного права, включающих коллизионные нормы (нормы, содержащие правило определения права, применимого для регулирования отношений, осложненных иностранным элементом). В отношении деликтных отношений закрепляется классический коллизионный принцип — **закон места причинения вреда**. В соответствии с пунктом «ж» ст. 11 Соглашения права и обязанности сторон по обязательствам, возникающим вследствие

причинения вреда, определяются по законодательству государства, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее обстоятельством для требования о возмещении вреда.

Уже опираясь на международные нормы, в статье 34 Закона РФ № 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации" прописано: *«Иностранные граждане, лица без гражданства и иностранные юридические лица на территории Российской Федерации пользуются правом на страховую защиту **наравне** с гражданами и юридическими лицами Российской Федерации».*

А в Федеральный закон № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" внесена статья, регулирующая вопросы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, зарегистрированных на территориях иностранных государств и временно используемых на территории Российской Федерации:

«Статья 31. Международные системы страхования

.....

*2. Условия, на которых в рамках международных систем страхования осуществляется страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, зарегистрированных на территориях иностранных государств и временно используемых на территории Российской Федерации, **должны соответствовать законодательству Российской Федерации о страховании**, нормативным актам Банка России, а также правилам профессиональной деятельности, принятым профессиональным объединением страховщиков в соответствии с [пунктом 9](#) настоящей статьи.*

Общий посыл правовых норм в рассматриваемом вопросе заключается в том, что возникающие деликтные обязательства или обязательства по страховому возмещению являются абсолютно одинаковыми для всех участников правовых отношений (резидентов и нерезидентов). И в основу этих обязательств положены регулирующие нормы, действующие на территории Российской Федерации.

Никаким образом не может быть так, чтобы при одинаковых повреждениях идентичных КТС граждане или юридические лица Армении, Германии, Тринидад и Тобаго и России получили бы разные суммы страхового возмещения либо возмещения причиненного им ущерба.

На практике это означает, что по отношению к КТС нерезидента, зарегистрированному на территории иностранных государств и временно используемого на территории Российской Федерации, должны применяться такие же расценки, как и для идентичных КТС, зарегистрированных в РФ в части: стоимости запчастей и материалов, стоимости нормо-часа ремонтных работ и норм времени на проведение восстановительного ремонта.

Это же касается и доаварийной стоимости КТС в случае тотального уничтожения КТС. Возникающая у некоторых проблема в определении стоимости зарегистрированных на территориях иностранных государств КТС также должна решаться абстрагированием от попытки техническим путем определения стоимости КТС, которое вообще не может быть отчуждено на территории РФ в данном виде.

Подчеркнем, КТС, которые не зарегистрированы на территории Российской Федерации не могут быть отчуждены у нас в установленном законодательством порядке. И как следствие этого, такие КТС **не обладают рыночной стоимостью**.

Напомним статью 3 ФЗ-135 «ОБ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

*«Для целей настоящего Федерального закона под рыночной стоимостью объекта оценки понимается наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки **может быть отчужден** на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:*

.....».

Отчуждение имущества (имущественных прав) - передача вещей в собственность другого лица, а равно передача права собственности или любого имущественного права его обладателем другому лицу.

Юридически собственность также рассматривают как возможность владеть, пользоваться и распоряжаться.

Временный учет транспортного средства ограничивает право собственности. Продать такое КТС легально можно только в стране, где оно зарегистрировано.

Легально купить нерастаможенное авто в России невозможно. Все варианты, предлагаемые различными дельцами, либо нелегальны, либо не связаны с понятием «покупка».

При «продаже» автомобиля без растаможки договор купли-продажи чаще всего не заключается, схема работает иначе. Реально никакой покупки не происходит. Клиенту предлагают оплатить стоимость машины за рубежом

и за дополнительную плату некие услуги, которые позволят без растаможки пользоваться авто в РФ. Но юридически «покупатель» не считается его владельцем, так как основной документ управления – **доверенность**.

Право собственности переходит только при государственной регистрации автомобиля.

ПРАВИЛА ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕГИСТРАЦИОННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 г. N 1764):

35. Постановка транспортных средств на государственный учет на ограниченный срок осуществляется в случаях, если:

.....

транспортное средство принадлежит иностранному гражданину или лицу без гражданства, временно пребывающим на территории Российской Федерации, - на срок пребывания, указанный в отрывной части уведомления;

36. Государственный учет транспортного средства, зарегистрированного на ограниченный срок, при отсутствии сведений о его возобновлении прекращается автоматически на следующий день после даты окончания этого срока.

57. Прекращение государственного учета транспортного средства в случае его отчуждения осуществляется регистрационным подразделением на основании заявления прежнего владельца транспортного средства и предъявления им документов о заключении сделки, направленной на отчуждение транспортного средства, при условии отсутствия подтверждения регистрации транспортного средства за новым владельцем.

75. Оформление регистрационного документа на транспортное средство, не стоящее на государственном учете или государственный учет которого ранее был прекращен в связи с вывозом за пределы территории Российской Федерации, а также на шасси транспортного средства, перегоняемое к конечным производителям или в связи с вывозом за пределы территории Российской Федерации, осуществляется регистрационным подразделением на основании заявления владельца транспортного средства о совершении регистрационных действий с выдачей государственного регистрационного знака "ТРАНЗИТ" на срок 30 дней.

Все остальное – правонарушение.

Согласно гл.16 КоАП РФ налагается штраф за следующие нарушения:

Несоблюдение сроков перечисления платежей таможене – 50-2,5 тыс. рублей.

Неподача своевременно таможенной декларации – 1-2,5 тыс. рублей.

Нарушение установленных запретов на ввоз – 1-2 тыс. рублей. В ряде случаев ТС могут конфисковать.

Невывоз авто в установленные сроки – 1,5-2,5 тыс. рублей. Машину могут конфисковать.

Уголовная ответственность (Статья 194 УК РФ. Уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица) наступает при наличии крупной задолженности перед таможеней и предусматривает следующие виды наказаний:

Штраф 100-500 тыс. рублей или в размере дохода за 1-3 года.

Обязательные работы. Максимальный срок – 480 часов.

Принудительные работы – до 2 лет.

Заключение на срок до 2 лет.

Если задолженность перед государством достигла особо крупных размеров, ответственность ужесточается:

Штраф 300-500 тыс. рублей или в размере дохода за 1-3 года.

Принудительные работы – до 5 лет.

Заключение на срок до 5 лет.

При указанных обстоятельствах невозможности отчуждения нерастаможенного КТС, и соответственно определения его рыночной стоимости, все технические попытки каким-то образом получить значение этой стоимости являются неприемлемыми.

Решение этой задачи возможно только **отталкиваясь от правовой компоненты ущерба, предусматривающий равный** результат расчета для резидентов и нерезидентов. А он возможен только в том случае, если стоимость нерастаможенного КТС будет принята равной идентичному, но зарегистрированному в РФ транспортному средству.

В новой редакции Единой методики поставлена точка в дискуссии на эту тему. Последний абзац пункта 3.4 Единой методики содержит такую новеллу: *«В отношении транспортных средств, зарегистрированных на территориях иностранных государств и временно используемых на территории Российской Федерации, расчет расходов на восстановительный ремонт и действительной стоимости транспортного средства на день наступления страхового случая не отличается от таких расчетов,*

установленных в отношении транспортных средств, зарегистрированных на территории Российской Федерации».

Другими словами, результаты расчетов по таким транспортным средствам не должны отличаться от результатов расчета транспортных средств, зарегистрированных на территории Российской Федерации.

Указанный алгоритм расчета присутствует в Единой методике в силу того, что указанные страховые случаи оговорены статьей 31 Федерального закона № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и другими нормативно-правовыми актами в этой сфере

Главный научный сотрудник

И.Н. Новоселецкий

Заведующий отделом САТЭ

С.В.Федотов