

**Правовые и технические аспекты
использования при ОСАГО бывших в употреблении
комплектующих изделий при восстановительном ремонте
транспортных средств**

К.т.н. Комаров В.В., к.т.н. Андрианов Ю.В. (ОАО НИИАТ)

Комаров Виталий Васильевич, канд. техн. наук, доцент. Первый заместитель генерального директора ОАО «НИИАТ» по научной работе, e-mail: komarov@niiat.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, Героев Панфиловцев ул., д.24.

Андрианов Юрий Васильевич, канд. техн. наук, заведующий научно-исследовательским отделом ОАО «НИИАТ», e-mail: andruw4067@mail.ru. Адрес: Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Komarov Vitaly Vasilyevich, Ph.D, associate professor. First deputy general director of Open Joint-Stock Company «NIIAT» for scientific work, e-mail: komarov@niiat.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Andrianov Yuriy Vasilyevich, Ph.D, Chief the Research Department of Open Joint-Stock Company «NIIAT». e-mail: andruw4067@mail.ru. Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24. 125480, Moscow, Russia

Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [1] установлено, что при проведении восстановительного ремонта в соответствии с пунктами 15.2 и 15.3 статьи 12 не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), если в соответствии с единой методикой [2] определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства требуется замена комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). Иное может быть определено соглашением страховщика и потерпевшего, однако на практике такие соглашения заключаются крайне редко.

Законом также установлен срок проведения восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства - не более 30 рабочих дней со дня представления потерпевшим такого транспортного средства на станцию технического обслуживания или передачи такого транспортного средства страховщику для организации его транспортировки до места проведения восста-

новительного ремонта. При этом ответственность за несоблюдение станцией технического обслуживания срока передачи потерпевшему отремонтированного транспортного средства, несет страховщик выдавший направление на ремонт. Таким образом, все риски, связанные с нарушением сроков восстановительного ремонта, возложены на страховщика.

В то же время возможности страховщиков для снижения данных рисков существенно ограничены, так как формирование перечня станций технического обслуживания, с которыми предполагается заключение договоров на организацию восстановительного ремонта, осуществляется в условиях неопределенности. Это обусловлено тем, что в законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [1] отсутствуют определение термина «станция технического обслуживания» и требования к станциям технического обслуживания.

Введение антироссийских санкционных ограничений зарубежными странами (США, ЕС и другие) в отношении бизнеса и населения Российской Федерации существенно увеличили риски страховщиков при урегулировании страховых случаев в натуральной форме из-за возникновения следующих проблем, обусловленных уходом с российского рынка мировых брендов производителей автомобилей и запасных частей:

- нарушение логистических каналов получения импортных запасных частей;

- значительное увеличение сроков поставки импортных запасных частей;

- появление дефицита или полного отсутствия запасов по отдельным номенклатурным позициям импортных запасных частей;

- увеличение стоимости импортных запасных частей из-за дефицита и нарушения логистики.

Наличие указанных проблем привело к отказам станций технического обслуживания от заключения договоров со страховщиками на проведение восстановительного ремонта из-за объективной невозможности его проведения в установленные сроки. Это в свою очередь привело к существенному

уменьшению числа страховых случаев, урегулирование которых осуществляется в натуральной форме.

Попытки решить указанные проблемы за счет параллельного импорта запасных частей оказались не эффективными из-за сложной (ненадежной) логистики и длительных сроков поставок.

Для решения возникших проблем страховое сообщество выступило с предложением о наделении страховщиков правом применять при восстановительном ремонте бывшие в употреблении запасные части. Указанная инициатива была поддержана Российским Союзом страховщиков при соблюдении определенных условий и в настоящее время рассматривается Центральным банком России.

Указанные проблемы имеют большое социально-экономическое значение, так как в России ежегодно происходит более 2 миллионов страховых случаев. Поэтому процедуры обсуждения и рассмотрения проблем с целью разработки научно обоснованных, доказательных и инструментальных решений должны реализовываться в режиме высокой транспарентности, которая создает необходимые условия для интерактивного участия в процессе разработки управленческих решений, как специалистов так и населения, путем вовлечения их в информационные обмены.

В настоящей статье в рамках реализуемой транспарентности рассматриваются правовые и технические аспекты использования при ОСАГО бывших в употреблении комплектующих изделий при восстановительном ремонте транспортных средств, а также приведены отдельные предложения по структуре и параметрическому описанию процедуры наделения страховщиков правом применять при восстановительном ремонте бывшие в употреблении запасные части без обязательного согласия на это потерпевшего.

Наиболее эффективным инструментом для решения указанных проблем является программно-целевой подход, для реализации которого необходима разработка дорожной карты процедуры наделения страховщиков правом применять при восстановительном ремонте бывшие в употреблении запасные

части. Формирование дорожной карты должно реализовываться с учетом положений Постановления Правительства Российской Федерации от 18 апреля 2016 года № 317 «О реализации Национальной технологической инициативы» (вместе с «Правилами разработки и реализации планов мероприятий («дорожных карт») Национальной технологической инициативы», «Положением о разработке, отборе, реализации и мониторинге проектов в целях реализации планов мероприятий («дорожных карт») Национальной технологической инициативы», «Правилами предоставления субсидий из федерального бюджета на реализацию проектов в целях реализации планов мероприятий («дорожных карт») Национальной технологической инициативы») [3].

Первое мероприятие в рамках пошагового сценария дорожной карты должно предусмотреть создание единого понятийного аппарата в отношении компонентов и запасных частей транспортных средств, основанного на терминологии нормативных правовых актов, эксплуатационной и ремонтной документации заводов-изготовителей, технических регламентов, стандартов, сводов правил, технических условий, методической и нормативно - технической документации, что позволит обеспечить эффективность транспарентности и существенно повысить уровень стандартизации и доказательности управленческих решений.

Понятийная структуризация запасных частей, для которых рассматривается возможность их использования для замены комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) при проведении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства, включает в себя новые запасные части и запасные части, бывшие в употреблении (эксплуатации). В рамках понятийного аппарата к запасным частям, бывшим в употреблении, можно отнести:

комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты или иные части транспортного средства в сборе, если их замена технологически осуществима) поврежденного транспортного средства, исправные и годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного транспортно-

го средства в случае его полной гибели (либо высвобождение которых предлагается в процессе ремонта) и реализовать (годные остатки транспортного средства) [2];

компоненты списанных и снятых с эксплуатации транспортных средств, подлежащих разборке и дефектовке;

отдельные детали ремонтных комплектов, в целом не подлежащих ремонту.

Запасные части, бывшие в употреблении, можно разделить на следующие категории:

исправные компоненты, параметры которых соответствуют всем требованиям, установленным в документации на эти запасные части;

работоспособные компоненты, значения всех параметров которых, характеризующих их способность выполнять заданные функции, соответствуют требованиям нормативной и технической документации;

полностью работоспособные и исправные ремонтные комплекты, включающие не только заменяемые комплектующие изделия, а также детали, полностью обеспечивающие устранение повреждения;

компоненты, использование которых в изношенном состоянии не допускается в соответствии с требованиями норм, правил и процедур технического обслуживания и ремонта транспортных средств, установленных заводами изготовителями транспортных средств.

компоненты, использование которых в изношенном состоянии не допускается в соответствии с требованиями к конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств, влияющие на безопасность дорожного движения

детали разового использования, которые должны быть демонтированы для выполнения основных ремонтных работ и утрачивающие свои свойства при демонтаже;

детали, входящие в заменяемый ремонтный комплект, которые не могут быть повторно использованы по технологическим причинам, крепежные элементы;

В соответствии с ГОСТ Р 27.102-2021 [4] исправный компонент всегда работоспособен, неисправный компонент может быть как работоспособным, так и неработоспособным. Работоспособный компонент может быть исправен и неисправен, неработоспособный компонент всегда неисправен.

Таким образом при замене комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) на бывшую в употреблении запасную часть такая запасная часть не должна ухудшать безопасность транспортного средства относительно его состояния на момент страхового случая и для этого должна соответствовать требованиям работоспособности и исправности. Однако в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» [5] подтверждение соответствия в отношении компонентов, бывших в употреблении, не проводится.

Поэтому для оценки технического состояния бывших в употреблении запасных частей необходима разработка следующих документов, обеспечивающих безопасность эксплуатации транспортных средств после выполнения восстановительного ремонта:

Технические требования к использованию компонентов, бывших в употреблении, при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства;

Методика оценки качества бывших в употреблении запасных частей транспортных средств (с применением органолептических и инструментальных методов);

Перечень компонентов, бывших в употреблении, использование которых не допускается при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства.

Разработку данных материалов рекомендуется проводить с учетом основных конструкторских документов, относящихся к компоненту в целом (технические условия, техническое описание, чертежи общего вида, спецификация), руководство или инструкция по эксплуатации.

В качестве основных мероприятий дорожной карты также должны быть учтены задачи, предложения и рекомендации, указанные в решениях Экспертного совета при Центральном Банке Российской Федерации по защите прав потребителей финансовых услуг:

- проведение оценки влияния на рынок ОСАГО (проанализировать и оценить минимальным возраст и категории транспортных средств, при ремонте которых возможно использовать бывшие в употреблении запасные части, скорость и качество ремонта, стоимость услуг, влияние реализации данного предложения на стоимость договоров ОСАГО и прочее);

- определение критериев качества и пригодности к эксплуатации бывших в употреблении запасных частей, в том числе в зависимости от вида запчасти (кузовной элемент, внутренняя деталь автомобиля и т.д.), и их утверждение уполномоченным государственным органом;

- формирование системы оценки технического состояния бывших в употреблении запасных частей, порядка их сертификации на соответствие утвержденным государством критериям;

- обеспечение безопасности дорожного движения для всех участников дорожного движения при использовании таких деталей;

- подготовка предложений по техническим требованиям к использованию комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), бывших в употреблении, при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства, обеспечивающим безопасность эксплуатации транспортных средств после выполнения восстановительного ремонта;

- подготовка проекта номенклатуры комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), бывших в употреблении, использование которых допуска-

ется при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства.

Порядок утверждения нормативных правовых актов, регламентирующих реализацию основных мероприятий дорожной карты, целесообразно утвердить Постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Порядка использования бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) при восстановительном ремонте поврежденного транспортного средства».

В рамках реализации дорожной карты необходимо обратить внимание на следующие правовые аспекты, требующие, в том числе, внесение изменений в законодательство Российской Федерации. Для наделения страховщиков правом применять при ремонте по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств бывшие в употреблении запасные части без обязательного согласия на это потерпевшего абзац 3 пункта 15.1 статьи 12 Федерального закона Российской Федерации «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [1] предлагается изложить в следующей редакции:

«При проведении восстановительного ремонта в соответствии с пунктами 15.2 и 15.3 настоящей статьи допускается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, использование бывших в употреблении 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)».

Однако нужно иметь в виду, что такая законодательная новелла находится в определенном противоречии (правовой коллизии) с Федеральным законом Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [6], в соответствии с которым 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. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации. Отсюда следует объективная возможность ситуации, когда в ремонтной документации заводами-изготовителями будет предусмотрено проведение замен при ремонте только с использованием новых запасных частей.

Основным параметром при решении поставленной проблемы является возраст транспортного средства, начиная с которого допускается при проведении восстановительного ремонта использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). Для легковых автомобилей, которые по данным годового отчета РСА за 2022 год составляют 83,7% от парка автотранспортных средств Российской Федерации, рекомендуется наделение страховщиков правом применять при ремонте по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств бывшие в употреблении запасные части без обязательного согласия на это потребителя, если возраст автомобиля превышает 6 лет, что в среднем соответствует износу транспортного средства 50%.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»
2. Центральный банк Российской Федерации. 19 сентября 2014 года № 432-П. Положение о единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства. Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 3 октября 2014 года. Регистрационный № 34245.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 18 апреля 2016 года № 317 «О реализации Национальной технологической инициативы»
4. ГОСТ Р 27.102-2021 Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения
5. Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Утвержден решением комиссии Таможенного союза Евразийского экономического сообщества от 9 декабря 2011 года № 877
6. Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196 - ФЗ «О безопасности дорожного движения»
7. Федеральный закон от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»