

Независимая техническая экспертиза – правовые аспекты использования

презентацию подготовил
Дорофеев Сергей Анатольевич,
эл. почта dorofeevsa@yandex.ru



Независимая техническая экспертиза транспортного средства на законодательном уровне регламентируется только в рамках ФЗ -40 (ОСАГО). Правила организации и проведения этого вида экспертизы установлены 433-Положением ЦБ РФ, а нормативным актом, определяющим требования к порядку проведения расчетов размера восстановительных расходов является единая методика – 432- П ЦБ РФ.

Основанием для проведения страховой выплаты в отношении поврежденного транспортного средства в рамках ОСАГО (за исключением письменного соглашения между страховщиком и потерпевшим) является Экспертное заключение

Основные составляющие системы НТЭ ТС и их состояние на текущий момент

- **Требования к экспертам-техникам и порядку их аттестации**
- Действует приказ Минтранса от 22 сентября 2016г. «Об утверждении требований к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к их профессиональной аттестации, оснований ее аннулирования», аттестовано внесено в реестр около 7 тысяч экспертов, аннулирована аттестация свыше 50 экспертов, более 150 имеют предупреждения; Проект профессионального стандарта находится в Минтруде;
- **Единая методика (432-П ЦБ РФ)**
- Находится в стадии обсуждения новой редакции в рабочей группе ЦБ РФ, прежде всего по содержанию гл. 7 (справочники средней стоимости запасных частей и материалов, нормо-часов);
- **Положение ЦБ РФ № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства»** не содержит положений по регулированию основных аспектов деятельности эксперта-техника и контроля этой деятельности

Проблемные вопросы системы НТЭ ТС

- Некорректные формулировки текста ФЗ-40 и нормативных актов;
- Отсутствие единого органа исполнительной власти, осуществляющего координацию и надзор в сфере независимой технической экспертизы транспортных средств;
- Недостаточная эффективность контроля работы экспертов-техников со стороны страховых компаний, Межведомственной аттестационной комиссии (МАК), отсутствие четких критериев и мер воздействия;
- Отсутствие единой базы данных по экспертным заключениям, принятым к рассмотрению по системе ОСАГО;
- Слабое знание процедуры назначения и проведения НТЭ ТС всему участникам рынка, крайне низкий уровень подготовки экспертов-техников образовательными учреждениями;
- Отсутствие общероссийского профессионального объединения экспертов-техников.

Анализ кадрового состава субъектов НТЭ ТС

- В государственном реестре экспертов-техников свыше 7 тыс. человек, при этом в настоящее время аттестацию МАК проходят не более 10% кандидатов;
- К осмотрам привлекается около 3,5 тыс. человек, только 20-22% из них имеют высшее образование и еще меньшее количество имеют даже базовые познания по конструкции ТС и технологиям ремонта;
- Дополнительно к расчетам привлекаются около 3 тыс. человек, не прошедших профпереподготовку, не имеющих высшего образования и не состоящих в реестре;
- В стране работают на постоянной занятости свыше 2 тысяч аварийных комиссаров.

Проблемы становления экспертизы «качества ремонта» при натуральном урегулировании страховых случаев

- отсутствие определенности и регламентации по виду и роду экспертизы (пример - СУДЭКС 13.6. Исследование транспортных средств по выявлению дефектов, качеству сборки, ремонта и рекламациям; СЭТОА - Эксперт по качеству ремонта – ТЕХНОЛОГИИ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА РЕМОНТА И ОПРЕДЕЛЕНИЯ СКРЫТЫХ ДЕФЕКТОВ)
- отсутствие нормативного, методологического и методического обеспечения;
- отсутствие единообразных требований и нормативов по параметрам при выпуске ТС после кузовного ремонта.

Анализ типичных ошибок, совершаемых экспертами-техниками при проведении расчета размера восстановительных расходов.

- Определение размера восстановительных расходов **без исследования причин повреждений**. Причины повреждения достаточно часто путают с причинами ДТП.
- Методические ошибки в определении **границы товарного рынка** при проведении статистического наблюдения, в том числе оспаривании данных справочника.
- Определение **ограничений и пределов применения результатов до проведения исследования**, без указания ограничений по границе товарного рынка и дате.
- Размещение в описании исследования только общих фраз, без числовых значений параметров, промежуточных результатов и т.п. приведение формул, по которым не проводится расчет.
- 433-П п. 7При организации **повторной экспертизы** эксперт-техник (экспертная организация) должен быть уведомлен (должна быть уведомлена) инициатором ее проведения о наличии уже проведенной экспертизы, а другая сторона (страховщик или потерпевший) в письменном виде заблаговременно уведомлены о месте и времени проведения повторной экспертизы. Если у инициатора экспертизы (страховщика или потерпевшего) нет возражений по содержанию уже имеющегося акта осмотра поврежденного транспортного средства, то экспертиза может быть проведена без осмотра транспортного средства, на основании имеющегося акта, с обязательным указанием на это в экспертном заключении. **При этом чаще всего повторная экспертиза проводится по незаверенной копии существующего акта осмотра, т.е. ее итогом становится Экспертное заключение, по сути своей – ничтожный документ.**

Одна из проблем взаимоотношений страховщиков с экспертами-техниками заключается в том, что при наличии большого перечня формальных нарушений, процесс противодействия мошенникам часто пытаются построить именно на использовании экспертных методов, не имеющих по ряду позиций относительно однозначной регламентации, с привлечением специалистов недостаточной квалификации

Комплексно вопросы регулирования независимой технической экспертизы на транспорте можно решить путем принятия Федерального закона «О независимой технической экспертизе на автомобильном транспорте»

Спасибо за внимание

Дорофеев Сергей Анатольевич

тел +7 906 732 1800

почта dorofeevsa@yandex.ru