

Минтранс разработал проект «Правила проведения независимой технической экспертизы автомобиля, пострадавшего в ДТП». Документ был опубликован на сайте ведомства для общественного обсуждения.

Эксперты Ассоциации по защите прав автострахователей решили принять участие в общественном обсуждении и тщательно изучили проект.

Действующие Правила организации и проведения независимой технической экспертизы ТС, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 24 апреля 2003 г. №238 (далее – действующие правила), создавались порядка 10 лет назад и писались без учета практики, в связи с этим проект правил, на наш взгляд, разработан более точно и объемно, а именно:

1) Проект правил имеет 9 разделов и 5 приложений, чего нет в действующей редакции, что свидетельствует о детализации действий субъектов экспертизы.

2) Чтобы назвать себя экспертом-техником, желающему необходимо пройти обучение, которое длится 3,5 месяца, после чего выдается диплом, с занесением эксперта-техника в государственный реестр. Оценочная компания, которая хочет заниматься оценкой в рамках ОСАГО, должна иметь в штате хотя бы одного эксперта-техника. В общем, проект правил видится нам как предметное, подробное описание сложившейся практики оценки автомобилей в рамках договора ОСАГО, только теперь собранное в одном документе.

3) В частности пункт 8 проекта правил довольно подробно описывает поставленные перед экспертом-техником вопросы, а именно обязывает его проводить:

– установление ТС как объекта экспертизы и проверку соответствия

идентификационных параметров и характеристик данным, содержащимся в регистрационных и иных документах;

- исследование обстоятельств наступления события, имеющего признаки страхового;
- установление наличия и характера повреждений ТС;
- установление причин возникновения повреждений ТС для определения перечня повреждений, обусловленных одним событием, имеющим признаки страхового;
- определение методов и технологии ремонта повреждений ТС;
- установление объема (трудоемкости) ремонта ТС;
- расчет стоимости ремонта (устранения повреждений) ТС, обусловленного одним событием, имеющим признаки страхового;
- расчет размера восстановительных расходов, необходимых для приведения ТС в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая, рассчитанных с учетом износа частей, узлов, агрегатов и деталей, заменяемых при восстановительном ремонте ТС (к восстановительным расходам не относятся дополнительные расходы, вызванные улучшением и модернизацией ТС, и расходы, вызванные временным или вспомогательным ремонтом);
- установление ограничений и пределов применения полученных результатов...

В действующей редакции правил эта процедура не была описана, что влекло абстрактность понимания обязательств эксперта-техника и на практике часто

приводило к всевозможным лазейкам со стороны субъектов экспертизы. Также подробно расписаны и другие моменты экспертизы.

4) Действующая редакция отправляет эксперта-техника (др. субъектов экспертизы) к нормативным, методическим и руководящим документам, которые в свою очередь были утверждены уже очень давно и во многом не соответствуют времени, кроме того, эти документы разработаны специалистами, имеющими специальные познания в данной сфере, собственно говоря, для них и сделаны. Соответственно, остальным зачастую не понятны.

5) Проект правил детально описывает порядок осмотра ТС, фиксации повреждений, в том числе разделяет процедуру первичного и дополнительного осмотра ТС. Описание процедуры видео- и фотодокументирования отправляет на приложение, где имеются схематичные изображения фиксации ТС. То есть процедура осмотра понятна и проста для понимания.

6) Очень хорошо, что в проекте правил появился раздел «Исследование обстоятельств наступления страхового случая и установление причин возникновения повреждения ТС». Ведь в настоящий момент этот вопрос вообще не исследуется – максимум, эксперт руководствуется перечнем повреждений, указанных в справках компетентных органов, и, как следствие, – неисследование обстоятельств наступления страхового случая и установление причин возникновения повреждений ТС влечет назначение судебных трасологических экспертиз, что зачастую, как показывает практика, выгодно страховщику (не все пойдут судиться), а для потерпевшего затратно.

Несмотря на видимые достоинства простоты изложения проекта правил, остаются очень важные вопросы, а именно:

– Защитит ли рассматриваемый проект правил интересы страхователей и пострадавших в ДТП?

– Будут ли суммы выплат, рассчитанные на основе проекта правил, приближены к реальному уровню цен на рынке?

– Не исключено, что данный проект правил откроет еще больше возможностей для недобросовестной деятельности страховщика.

Эксперты ассоциации высказали свое предложение в дополнение проекта правил: «По расчетам ОСАГО, при условии значительного занижения сумм страховых выплат со стороны страховщиков и отсутствия у потерпевших возможности отремонтировать свое ТС – в обязательном порядке обязать страховщиков предоставлять сервисные центры, которые будут осуществлять ремонт как раз с использованием б/у запасных частей (то есть износ будет учтен, обогащения пострадавшего не будет, и все будут довольны)».

Источник: [Личные деньги](#) , 17.04.12