РЕЗОЛЮЦИЯ
III Всероссийской конференции экспертов-техников
«Профессиональная деятельность экспертов-техников. Реалии, комментарии, проблемы и предложения».

22-24 мая 2019 г. г. Ялта.

В работе конференции приняли участие специалисты Российского Федерального Центра судебных экспертиз, разработчики программного обеспечения, практикующие эксперты-техники, судебные эксперты по специальности «13.4" "Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки», представители экспертных и оценочных организаций.

В соответствии с программой конференции заслушаны доклады и выступления, связанные с проблемами экспертно-технической деятельности, обсужден проект профессионального стандарта экспертов техников. В ходе мероприятия выработаны и приняты предложения по оздоровлению ситуации на страховом рынке.

Участники конференции ПРЕДЛАГАЮТ:

1. **Российскому Союзу автостраховщиков, при разработке профессионального стандарта «Специалист в сфере независимой технической экспертизы (эксперт-техник)» (далее по тексту – Стандарт), учесть следующие предложения, которые были изложены в резолюции II конференции СЭТ, однако не нашли отражение в текущей редакции проекта Стандарта, а именно:**
   a. Требования к базовому образованию. По мнению представителей экспертного сообщества закрепить в Стандарте требование о высшем образовании без учета его технической специализации, - **недопустимо**. Таким положением обеспечивается доступ к осуществлению экспертно-технической деятельности людей, техническую подготовку которых после гуманитарного образования невозможно поднять до необходимого уровня дополнительными курсами. По мнению участников конференции, эксперт-техник должен иметь высшее техническое образование и квалификацию инженера-механика или иной инженерной квалификации в сфере автомобильного транспорта. Только в этом случае, после специальной дополнительной подготовки и стажировки, можно обеспечить наличие необходимых, знаний, умений и навыков. Данное предложение корреспондируются с мировой практикой профессиональной подготовки экспертов, работающих на страховом рынке.
   b. Исключить отнесение к вспомогательной деятельности процесс осмотра колесного транспортного средства (далее по тексту – КТС). У специалистов не вызывает ни малейшего сомнения, что сбор информации о техническом состоянии КТС при проведении его осмотра, трасологическое исследование на нем следов контакта со следообразующими предметами, фиксация характера повреждений и их анализ на предмет установления связи с заявленными обстоятельствами страхового события, требуют глубоких знаний конструктивных особенностей исследуемого КТС, навыков и опыта работы. **Этот этап работы эксперта-техника является одним из главных в едином процессе исследования**, от которого зависит объективность выводов. Очевидно, что для получения полной и достоверной информации об объекте исследования, к самостоятельному осмотру поврежденного КТС **категорически нельзя допустить специалиста с недостаточной квалификацией**. В связи с вышеизложенным, участники конференции считают недопустимым закреплять в стандарте более низкий уровень квалификации, назвав его «Специалист по осмотру транспортных средств».
   c. Уровень квалификации «Помощник (ассистент) эксперта-техника» необходим лишь для легализации участия стажирующегося эксперта-техника у квалифицированного коллеги на всех этапах экспертной деятельности. Введение других трех уровней квалификации и категорий эксперта-техника в предложенной редакции нецелесообразно. Критерии должны определяться различием комплекса задач, выполняемых экспертом-техником каждой категории, в частности:
      - **I-я категория** предусматривает наличие комплекса знаний для проведения независимой технической экспертизы;

- **II-я категория** включает комплекс знаний и навыков, относящихся к I-й категории, а также знаний и навыков для исследования качества выполненного ремонта;
- **III-я категория** включает в себя комплексы знаний и навыков по первым двум категориям, а также знаний и навыков для анализа представленных сторонних работ и их рецензирования.

d. Требование к опыту работы необходимо конкретизировать, сведя его к непосредственной стажировке у практикующего эксперта-техника. Опыт работы в «области диагностики (экспертизы), технического осмотра, эксплуатации, технического обслуживания или ремонта транспортных средств» предпочтителен, однако сам по себе не дает необходимых эксперту-технику навыков.

e. Считаем излишним введение двух категорий сложности КТС тем более, что в Стандарте не даны критерии их градации.

f. В разделе «Необходимые знания» нет упоминания об определении стоимости КТС. При этом, в других разделах Стандарта, эксперту-технику вменяется в обязанность проводить расчет утраты товарной стоимости, который является производным от стоимости КТС, без которой невозможен этот расчет. Очевидно, что эксперту-технику вменить в обязанности определение стоимости КТС, которая необходимо не только для расчета УТС, но и для решения вопроса об экономической целесообразности проведения восстановительного ремонта.

g. Необходимо закрепить право эксперта-техника осуществлять свою деятельность не только в рамках ОСАГО, но и ДоСАГО и КАСКО. Было бы правильным зафиксировать его право, как наиболее подготовленного в этой области специалиста, проводить привычную для него экспертную деятельность в рамках досудебного урегулирования гражданско-правовых отношений.

h. В перечне разработчиков Стандарта отсутствуют общественные организации тех самых экспертов-техников, для которых и разрабатывается профессиональный стандарт. Считаем необходимым привлечь к разработке Стандарта практикующих экспертов-техников.

2. **Центральному Банку РФ, при внесении изменений в Единую методику определения расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства:**

   a. установить, что «составлять и подписывать экспертное заключение должен исключительно эксперт-техник, лично осматривающий поврежденное КТС и составляющий акт осмотра, который перед его началом в обязательном порядке должен предъявить владельцу транспортного средства документ, удостоверяющий личность».

   b. внести изменения согласно приложению №1 к настоящей Резолюции.

3. **Комитету Госдумы по финансовому рынку, при внесении изменений в законодательные акты принять во внимание следующие предложения по обеспечению реальной независимости технической экспертизы, исключении влияния заинтересованных сторон на её результаты, в частности:**

   a. Установить обязательность проведения независимой технической экспертизы, исключив возможное влияние страховщика на выбор экспертной организации и предусмотрев заблаговременное извещение страховой компании о времени и месте проведения осмотра с целью обеспечения присутствия её представителя.

   b. Установить, что при принятии решения о вынесении дисциплинарного взыскания или привлечении эксперта-техника к материальной ответственности необходимо осуществлять обязательное рецензирование его спорных работ членами Экспертного Совета, созданного при профессиональных общественных организациях, например при Союзе экспертов-техников.

   c. Инициировать внесение изменений в закон об ОСАГО изживающий себя некорректный термин «годные остатки». Невозможно судить о состоянии деталей, узлов и агрегатов повреждённого КТС, не проведя их дефектовку в условиях ремонтной организации. Невозможно определить их стоимость, не изучив конъюнктуру рынка и уровень спроса. К тому же необходимо учитывать затраты на мойку, демонтаж, разборку, дефектовку, хранение и экспозицию деталей, узлов и агрегатов поврежденного КТС на рынке запчастей, бывших в употреблении. При этом, КТС в поврежденном состоянии, как правило, реализуется в совокупности с правом пользования, которое в настоящее время не учитывается. Очевидно, что термин «годные остатки» необходимо заменить на термин «КТС в поврежденном состоянии».

d. Исключить какое-либо влияние страховщиков (РСА) на формирование ценовых справочников, как заинтересованной стороны, установив норму, согласно которой должны использоваться цены на оригинальные запасные части от официальных дилеров, указанные и постоянно обновляющиеся в программных комплексах «Audatex», «SilverDat», «Автобаза» и т.п.

4. **Поддержать проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и направить пояснительную записку и сравнительную таблицу к проекту (Приложение №2) в Комитет государственной Думы ФС РФ по финансовому рынку.**

5. **Направить в адрес разработчика замечания и предложения к проекту приказа Минтранса «О внесении изменений в требования к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требования к их профессиональной аттестации, основания ее аннулирования», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 сентября 2016 г. № 277 (Приложение 3).**

6. **В организационной деятельности СЭТ считать целесообразным создание экспертного Совета при Союзе экспертов-техников для рассмотрения спорных заключений, подготовки рецензий и представления интересов и защиты членов СЭТ при рассмотрении их заключений в МАК на платной основе. Создать рабочую группу из 7 (семи) человек для выработки проекта Положения об Экспертном Совете.**

Директор СЭТ В.А. Старчиков

Приложение №1 к Резолюции

Предложения по внесению изменений в приложение к Положению Банка России от 19 сентября 2014 года № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»

Существующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование изменения
1.1. Первичное установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт, производится во время осмотра транспортного средства. Результаты осмотра транспортного средства фиксируются актом осмотра. Акт осмотра должен включать в себя следующие сведения: …… информация о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения), а также предварительное определение способа устранения повреждений и трудозатрат на выполнение не нормированных изготовителем транспортного средства ремонтных воздействий; ……. предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;	1.1. Первичное установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт, производится во время осмотра транспортного средства. Результаты осмотра транспортного средства фиксируются актом осмотра. Акт осмотра должен включать в себя следующие сведения: …… информация о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения)~~, а также предварительное определение способа устранения повреждений и трудозатрат на выполнение не нормированных изготовителем транспортного средства ремонтных воздействий~~ ~~……~~ ~~предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;~~	Методика определения способа устранения повреждения включает в себя сопоставление требований изготовителя КТС в части ремонта повреждений с фактическими его повреждениями, а также ограничений изготовителя КТС в части возможного ремонта/замены составных частей. Кроме этого методика исследования определения способа устранения повреждения предусматривает учет конструктивных особенностей КТС (материала, формы, профиля кузовных составных частей). Для принятия решения о ремонте/замене составной части, часто требуется расчет экономической целесообразности этих операций ремонта. Поскольку эксперт не имеет при осмотре всей этой информации, «предварительное» принятие решения о целесообразности способа устранения повреждения является необдуманным решением, волюнтаризмом, что априори неприемлемо для эксперта. Обоснование аналогичное.
1.4. Для характеристики повреждений деталей каркаса кузова и оперения транспортного средства, используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы и трудоемкость устранения повреждений: площадь повреждения либо отношение площади повреждения к общей площади части, детали (в процентном соотношении или частях) и глубина (объем) повреждения (количественные показатели); …… вид деформации и первоначальные	1.4. Для характеристики повреждений деталей каркаса кузова и оперения транспортного средства, используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы и трудоемкость устранения повреждений: площадь повреждения либо отношение площади повреждения к общей площади части, детали (в процентном соотношении или частях) и глубина (объем) повреждения (количественные показатели), в некоторых случаях – длина повреждения; …… вид деформации и первоначальные	А для лонжеронов? Площадь коробчатого профиля не применяется. Возможны замеры только в погонных метрах (сантиметрах, дециметрах). А для трещин стекла ветрового, бампера? Также применяется измерение по длине повреждения

(установленные заводом-производителем) конструктивные характеристики части, детали транспортного средства в зоне повреждения (качественные показатели);	(установленные заводом-изготовителем) конструктивные характеристики части, детали транспортного средства в зоне повреждения (качественные показатели); далее по тексту ЕМ везде следует заменить в отношении колесных ТС – «производитель» на «изготовитель»	заводом-производителем – неправильная формулировка для КТС. Для КТС применимо – заводом-изготовителем. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 "О защите прав потребителей", предусматривает понятие «изготовитель»: изготовитель - организация независимо от ее организационно-правовой формы, а также индивидуальный предприниматель, производящие товары для реализации потребителям Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877: "изготовитель" - лицо, осуществляющее изготовление транспортного средства (шасси) или его компонентов с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования;
	Добавить п.1.8. 1.8. Идентификация КТС проводится в соответствии с Методическими рекомендациями по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.	А где в ЕМ идентификационные исследования, без которых вообще невозможно решение задачи определения стоимости восстановительного ремонта? Для чего устанавливается при осмотре идентификационный номер КТС? Почему не устанавливается код краски? Определение марки, модели, модификации (комплектации), года изготовления, объема двигателя, типа лакокрасочного покрытия и многие другие вопросы, относящиеся к идентификации КТС определяются в результате идентификационных исследований. В ЕМ вообще отсутствует пункт (раздел) - идентификация КТС, что делает исследование не полным и очевидно не всегда объективным.
2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов,	Дополнить: 2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов,	Фактически отсутствуют предусмотренные ФЗ «Об ОСАГО» разделы об установлении причинно-следственной связи повреждений с происшествием, технологии ремонта и др. ФЗ «Об ОСАГО»: Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза транспортного средства 1. В целях установления обстоятельств причинения

имеющихся на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. ……	агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющихся на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. Методика исследования причинно-следственной связи повреждений КТС с происшествием изложена в Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.	вреда транспортному средству, установления повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его восстановительного ремонта проводится независимая техническая экспертиза. ….. Установление причинно-следственной связи происходит не только методами транспортной трасологии. Этот вопрос подробнее расписан в Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.
1.6. В ходе осмотра транспортного средства проводятся описание повреждений и предварительное определение способа их устранения, исходя из следующих положений. …… Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски. …… Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски. …… Замена кузова легкового автомобиля, автобуса, кабины грузового автомобиля назначается в случае, если их ремонт, восстановление технически невозможны либо экономически нецелесообразны.	1.6. В ходе осмотра транспортного средства проводятся описание повреждений ~~и предварительное определение способа их устранения, исходя из следующих положений~~. …… ~~Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски.~~ …… Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски. В случаях, когда изготовителем КТС и требованиями настоящей Методики не установлены нормы, процедуры и правила, позволяющие определить вид и объем ремонтного воздействия, следует руководствоваться положениями Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований	Определение способов устранения повреждений – не задача осмотра КТС, а должно быть результатом исследования особенностей конструкции составных частей КТС (материал изготовления, вид поперечного сечения кузовной составной части, способ соединения и т.д.), рекомендации по технологии ремонта изготовителя КТС и т.д. Другими словами, изначальная неполнота исследования, может привести к изменению выводов в дальнейшем и созданию конфликтной ситуации. Само решение о проведении неполного исследования при осмотре противоречит принципам экспертизы. В ЕМ отсутствует раздел, в достаточной мере описывающий критерии ремонта/замены составных частей, технологические подходы к их ремонту (что требует ФЗ «Об ОСАГО»). Например, отсутствуют критерии ремонта/замена кузовных составных частей, рам, колесных дисков, стекол ветровых и т.д. На все технологические аспекты восстановительного ремонта отведено несколько абзацев в одном пункте ЕМ, да и то относящемуся к осмотру КТС. Отсутствие технологических критериев ремонта в ЕМ, делает результат экспертизы во многом субъективным. Из 10 экспертов, вывод о замене или ремонте составных

	колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.	частей и его объеме, у всех может быть разный. И единообразного подхода ЕМ, в настоящий момент, не дает, что видно по приведенному абзацу с кузовами КТС. Более того, большинство составных частей может ставиться экспертом в замену или, наоборот, в ремонт, в зависимости от конъюнктурных интересов. Положения МР достаточно жестко регламентируют выбор эксперта по всей номенклатуре ремонтных операций и позволяют осуществлять его контроль.
Необходимость и объем работ по устранению перекосов определяются по результатам замеров; предельное время по их устранению для транспортных средств иностранных производителей определяется с учетом укрупненных показателей трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, приведенных в приложении 3 к настоящей Методике.	Необходимость и объем работ по устранению перекосов определяются по результатам замеров; предельное время по их устранению для транспортных средств иностранных производителей определяется ~~с учетом укрупненных показателей трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, приведенных в приложении 3 к настоящей Методике~~ в соответствии с Приложением 2.8 «Нормы оценочной трудоемкости ремонта отдельных составных частей КТС» Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.	Приведенные в ЕМ данные не соответствуют временным затратам мастеров кузовного ремонта (рихтовщиков) по значительной номенклатуре составных частей. В указанном приложении 3 не учитываются конструктивные особенности, металлоёмкость составных частей (т.е. все равно, что ремонт крыла, что боковины), особенности самих КТС (что автомобиль класса «А», что тяжелый лимузин), толщина металла и расположение повреждения, доступность до него и еще очень многие обстоятельства. В трудоемкостях по устранению перекосов согласно приложению 3 нет разницы в правке одной составной части, формирующей перекос, или допустим, трех или четырех. Абсолютно ничего не говориться о правке рам КТС. Ничего не говориться о нормах времени на кузовной ремонт автобусов, грузовых КТС и мототехники. Ничего не говориться о трудоемкостях ремонта пластиковых составных частей, стекла ветрового окна, возможный ремонт в современных условиях элементов обивки и т.д. Зная первоисточник получения данных таблицы 3, следует отказаться от применения приложения 3 в пользу имеющихся данных в Методических рекомендациях МЮ.
……		Нет такого понятия «экспертное значение износа»
При необходимости замены поврежденных стекол, приборов освещения (электрооборудования) либо частей, узлов, агрегатов и деталей с ресурсом меньшим, чем ресурс транспортного средства	Редактировать текст	

(например, аккумуляторная батарея, шины, ремни), или наличии повреждений и дефектов, не характерных для транспортных средств с аналогичными параметрами, следует отдельно зафиксировать их марку (производителя), год выпуска, состояние, или, если это невозможно, указать экспертное значение износа. …… Решение о замене деталей, изготовленных из пластиковых материалов, принимается только в случае, если изготовитель транспортного средства запрещает их ремонт либо если их ремонт и окраска, включая текстурированные поверхности, технически невозможны или экономически нецелесообразны; решение о замене приборов освещения транспортного средства в случае разрушения их креплений без нарушения работоспособности принимается в случае невозможности ремонта их креплений (отсутствия ремонтных комплектов для ремонта креплений).	Решение о замене деталей, изготовленных из пластиковых материалов, принимается ~~только~~ в случае, если изготовитель транспортного средства не регламентирует их ремонт при установленных повреждениях либо если их ремонт и окраска, включая текстурированные поверхности, технически невозможны или экономически нецелесообразны; решение о замене приборов освещения транспортного средства в случае разрушения их креплений без нарушения работоспособности принимается в случае невозможности ремонта их креплений (отсутствия ремонтных комплектов для ремонта креплений).	Изготовитель КТС далеко не всегда официально регламентирует условия отказа от ремонта бамперов. Более того, учитывая многовариантность возможных видов повреждений бамперов, изготовитель может отразить критерии замены только по отдельным видам повреждений, например трещинам или разрывам, но ничего не отметить по вмятинам или пробоям.
2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющихся на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. В случае невозможности натурного сопоставления строится графическая модель столкновения транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном	2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющихся на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. Методика исследования причинно-следственной связи повреждений КТС с происшествием приведена в Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических	В главе 2 ЕМ приведен не полный порядок исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и установления причин возникновения повреждений транспортного средства. Не учтен анализ повреждений не имеющих следов контактного взаимодействия (вторичных повреждений), а следовательно, не являющихся прямым предметом трасологических исследований. Не учтены способы исследования, основанные на сопоставлении фактических повреждений с характерными для конкретного вида ДТП (столкновения) и многое другое. Этот раздел полностью раскрыт в главе 5 части II Методических рекомендаций МЮ. Предлагается использовать утвержденные научные разработки судебных экспертов. Там же указано какие схемы, когда и как следует прилагать к исследованиям причинной связи образования

происшествии, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.	экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки. ~~В случае невозможности натурного сопоставления строится графическая модель столкновения транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном происшествии, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.~~	повреждений на КТС. Из приведенной формулировки в ЕМ не усматривается, что и как надо отражать на графической модели столкновения и как это должно обосновать правильность вывода эксперта-техника. Более того, категоричность требования о построении графической модели столкновения во всех случаях невозможности натурного сопоставления далеко не всегда возможна практически и тем более не всегда может помочь решению задачи. Например, при отсутствии возможности определить угол столкновения и взаимного расположения КТС на проезжей части, объективную схему построить нельзя. Все нюансы таких исследований приведены в Методических рекомендациях, на которых и предлагается ссылаться в ЕМ.
3.4. Размер расходов по восстановлению поврежденного транспортного средства определяется с учетом расходов на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления), расходов на оплату работ по ремонту и без учета дополнительных расходов, вызванных улучшением и модернизацией транспортного средства, и расходов, вызванных временным или вспомогательным ремонтом либо восстановлением.	Редактировать текст.	Не раскрыто понятие временный или вспомогательный ремонт. В других нормативных документах, а также стандартах (например, ГОСТ 18322-2016 «СИСТЕМА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ТЕХНИКИ. Термины и определения) такие термины отсутствуют!
3.5. Расхождение в результатах расчетов размера расходов на восстановительный ремонт, выполненных различными специалистами, следует признавать находящимся в пределах статистической достоверности за счет использования различных технологических решений и погрешностей расчета, если оно не превышает 10 процентов. Указанный предел погрешности не может применяться в случае проведения расчета размера расходов с использованием замены деталей на бывшие в употреблении и при несовпадении перечня	«Указанный предел погрешности не может применяться в случае проведения расчета размера расходов с использованием замены деталей на бывшие в употреблении» Текст требует редактирования с учетом изменения в законодательстве об ОСАГО, а также нормативных актов в части безопасности дорожного движения.	В соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 58 от 26 декабря 2017 г.: 59……..Если в соответствии с Методикой требуется замена комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), то при восстановительном ремонте поврежденного транспортного средства не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). Иное может быть определено только соглашением между страховщиком и потерпевшим (абзац третий пункта 15[1] статьи 12 Закона об ОСАГО). Соглашение между страховщиком и потерпевшим при

поврежденных деталей.		этом не должно противоречить требованиям нормативных актов в области безопасности дорожного движения. В частности - Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 (с учетом последующих изменений и дополнений).
3.6.1. Количество и перечень деталей (узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства, определяется по результатам его осмотра с учетом норм, правил и процедур ремонта транспортных средств, установленных производителем транспортного средства, сертифицированных ремонтных технологий и экономической целесообразности. Если такие нормы, процедуры и правила производителем транспортного средства не установлены, используются нормы, процедуры и правила, установленные для ближайшего аналога.	Редактировать текст	Самая общая фраза. В ЕМ отсутствует система подбора аналога. Следовательно, ссылки на «аналог» носят субъективный характер.
3.6.4. Определение размера расходов на запасные части проводится с учетом следующих условий: ……. б) при замене детали (узла, агрегата) на новую деталь (узел, агрегат) такая замена не должна ухудшать безопасность транспортного средства и должна соответствовать обязательным требованиям, если такие требования установлены производителем транспортного средства или законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения;	3.6.4. Определение размера расходов на запасные части проводится с учетом следующих условий: ……. б) при замене детали (узла, агрегата) на новую деталь (узел, агрегат) такая замена не должна ухудшать безопасность транспортного средства и должна соответствовать обязательным требованиям, если такие требования установлены производителем транспортного средства или законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, в частности Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 ;	Конкретизация нормативного документа – Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», позволит однозначно аргументировать отказ от применения б/у, других не сертифицируемых запасных частей.
3.6.6. В исключительных случаях (например, если по условиям поставки новых деталей (узлов,	Редактировать текст и добавить фрагмент о безопасности дорожного движения при	Следует произвести редакцию текста с учетом изменения законодательства. В частности указать, что такое

агрегатов) срок поставки выше предельного установленного срока ремонта (45 дней), отсутствует гарантированная поставка) при наличии рынка бывших в употреблении запасных частей целесообразным является использование при восстановительном ремонте таких деталей (узлов, агрегатов), с письменного согласия потерпевшего и страховщика на использование в расчете стоимости бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) при расчете стоимости запасных частей используется их рыночная стоимость…….	эксплуатации б/у запчастей. 3.6.6. В исключительных случаях (например, если по условиям поставки новых деталей (узлов, агрегатов) срок поставки выше предельного установленного срока ремонта (45 дней), отсутствует гарантированная поставка) при наличии рынка бывших в употреблении запасных частей и отсутствии противоречий с законодательством в части безопасности дорожного движения, целесообразным является использование при восстановительном ремонте таких деталей (узлов, агрегатов), с письменного согласия потерпевшего и страховщика на использование в расчете стоимости бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) при расчете стоимости запасных частей используется их рыночная стоимость.	использование запасных частей возможно в случаях, предусмотренных п.15.1 статьи 12 ФЗ 40. ИЗ последнего Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 58, от 26 декабря 2017 г.: «Если в соответствии с Методикой требуется замена комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), то при восстановительном ремонте поврежденного транспортного средства не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). Иное может быть определено только соглашением между страховщиком и потерпевшим (абзац третий пункта 151 статьи 12 Закона об ОСАГО). ЕМ не учитывает Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, принятую Распоряжением правительства Российской Федерации от 8 января 2018 года N 1-р, в частности таким ее положениям: «формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"».
3.7.1 К материалам также относятся утраченные вследствие повреждения транспортного средства и необходимые в процессе ремонта хладагенты, тормозные и охлаждающие жидкости. При этом следует учитывать, что если такие эксплуатационные материалы не утрачены, то их расход учитывается только по нормативам на доливку.	3.7.1 К материалам также относятся утраченные вследствие повреждения транспортного средства и необходимые в процессе ремонта хладагенты, тормозные и охлаждающие жидкости. При этом следует учитывать, что если такие эксплуатационные материалы не утрачены, то их расход учитывается только по нормативам на доливку, при условии, что составные части ремонтируются, а не заменяются.	Если составная часть или отдельные детали, соприкасающиеся с рабочей жидкостью, подлежат замене, то рабочие жидкости подлежат замене в обязательном порядке.
3.8.1…… При этом в случаях, когда расчет размера расходов на материалы для окраски проводится с применением систем (например, AZT, DAT-Eurolack, MAPOMAT), содержащихся в программных автоматизированных комплексах, применяемых для	Редактировать текст	Крайне неудачное изложение. Система AZT не использует нормативы трудоемкости от изготовителя КТС.

расчета, если указанные системы используют иные, кроме установленных предприятием-производителем транспортного средства, нормативы трудоемкости, применяются нормативы соответствующей системы.		
	Добавить п.3.9. 3.9. Расчет величины утраты товарной стоимости проводится с применением соответствующей методики, изложенной в Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.	Методика расчета УТС является продуктом научной разработки РФЦСЭ МЮ РФ и применяется уже длительное время. В новой редакции МР она скорректирована и утверждена. Расчет УТС не входит в стоимость восстановительного ремонта, но является частью причиненного вреда.
4.1. ……. При этом на комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), которые находятся в заведомо худшем состоянии, чем общее состояние транспортного средства в целом и его основных частей, вследствие влияния факторов, не учтенных при расчете износа (например, проведение ремонта с нарушением технологии, не устранение значительных повреждений лакокрасочного покрытия), может быть начислен дополнительный индивидуальный износ в соответствии с приложением 6 к настоящей Методике.	4.1. ……. При этом на комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), которые находятся в заведомо худшем состоянии, чем общее состояние транспортного средства в целом и его основных частей, вследствие влияния факторов, не учтенных при расчете износа (например, проведение ремонта с нарушением технологии, не устранение значительных повреждений лакокрасочного покрытия), может быть начислен дополнительный индивидуальный износ в соответствии с приложением 6 к настоящей Методике. В приложении 6 также приведены условия, при которых значение износа комплектующих изделий КТС может быть уменьшено.	Имеют быть случаи, когда КТС в целом и его комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), находятся в заведомо лучшем состоянии, чем «среднее» техническое состояние транспортных средств соответствующего срока эксплуатации (например, за счет качественного обслуживания и более щадящих условий хранения и должных условий обслуживания и эксплуатации).
4.3…… Срок эксплуатации комплектующего изделия (детали, узла, агрегата), подлежащего замене, рассчитывается в годах (с использованием целых значений и применением округления в соответствии с правилами математики) от даты начала эксплуатации транспортного средства либо от даты замены такого комплектующего изделия. Если точная дата начала эксплуатации не известна, она	4.3…… Срок эксплуатации комплектующего изделия (детали, узла, агрегата), подлежащего замене, рассчитывается в годах (с использованием целых значений и применением округления в соответствии с правилами математики) от даты изготовления (выпуска) транспортного средства либо от даты замены такого комплектующего изделия. Если точная дата начала эксплуатации	1. Нельзя ссылаться на дату начала эксплуатации, если в ЕМ этот термин не раскрыт вообще, и отсутствуют ссылки, где он раскрыт. 2. При расчете износа, равно как и для других расчетов, правильно учитывать не год начала эксплуатации, а год выпуска (изготовления) КТС. Например, КТС изготовлен в 2015 году, но по каким-то причинам был реализован и допущен к эксплуатации в 2018 году. Нельзя утверждать, что фактически трехлетний КТС в 2018 году является

принимается равной 1 января года выпуска.	не известна, она принимается равной 1 января года выпуска.	менее чем годовалым. Фактор времени учитывается для дополнительного износа шин, даже согласно п.4.5. ЕМ, не говоря уже об узлах и агрегатах КТС.
5.1. Комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты) поврежденного транспортного средства, исправные, имеющие остаточную стоимость и годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного транспортного средства в случае его полной гибели (либо высвобождение которых планируется в процессе ремонта) и реализовать (годные остатки транспортного средства) должны отвечать следующим условиям:	Редактировать текст	Понятие остаточной стоимости не приведено в ЕМ, не корректно при упоминании в ЕМ, поскольку понятие «остаточной стоимости» применяется в основном в бухгалтерском учете, что неприемлемо для КТС, принадлежащих физическим лицам.
5.4. Расчет стоимости годных остатков расчетными методами не производится в случае, если: транспортное средство может быть оценено или реализовано на специализированных торгах (аукционах) либо оценено путем обработки данных универсальных площадок продажи подержанных транспортных средств в срок, не превышающий 15 дней; транспортное средство не подлежит разборке на запасные части по техническому состоянию. Расчетный метод торгов применяется при условии подробного обоснования невозможности определения их стоимости иными методами, предусмотренными настоящей Методикой.	Редактировать текст	Разборка КТС на «годные остатки» не должна противоречить требованиям законодательства РФ по утилизации, операциям в сфере обращения с опасными отходами и/или на право проведения деятельности, связанной со сбором и заготовкой отдельных видов отходов, как вторичного сырья, согласно требованиям Федерального закона от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления». Разборка КТС на «годные остатки» не должна противоречить законодательству РФ в части безопасности дорожного движения., в частности учитывать требования Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 Существующая редакция ЕМ противоречит или не учитывает указанные требования законодательства.
6.1. При принятии решения об экономической целесообразности восстановительного ремонта, о гибели и величине стоимости транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия…….. Сравнению подлежат стоимость восстановительного ремонта, рассчитанная без учета износа комплектующих изделий (деталей,	Редактировать текст	На практике это приводит к тому, что даже при относительно небольших повреждениях на старых КТС, их восстановление становится экономически не целесообразным. Для страховых компаний это неоправданные расходы. Для владельцев КТС – непонятное для них списание авто в остатки.

узлов, агрегатов), подлежащих замене, и средняя стоимость аналога транспортного средства. Проведение восстановительного ремонта признается нецелесообразным, если предполагаемые затраты на него равны или превышают стоимость транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия (стоимость аналога)		
7.2.1. В отношении запасных частей: сбор исходной информации по ценам на запасные части для формирования общего массива выборки цен, включающих в себя цены максимально доступного количества позиций запасных частей (деталей, узлов, агрегатов), содержащихся в каталогах изготовителей транспортных средств, проводится по публично доступным источникам (например, прайс-листы, информационные базы данных) розничных и оптовых цен компаний, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации, розничные цены дилеров изготовителей транспортных средств; ……	Добавить 7.2.1. В отношении запасных частей: сбор исходной информации по ценам на запасные части для формирования общего массива выборки цен, включающих в себя цены максимально доступного количества позиций запасных частей (деталей, узлов, агрегатов), содержащихся в каталогах изготовителей транспортных средств, проводится по публично доступным источникам (например, прайс-листы, информационные базы данных) розничных и оптовых цен компаний, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации, розничные цены дилеров изготовителей транспортных средств; источники цен на запасные части должны отвечать требованиям, указанным в разделе V «Оценка соответствия» Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877	Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 выставляет нормативные требования к компонентам, выпускаемым в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств. Игнорировать требования этого нормативного акта недопустимо.
исходной информацией о перечне (составе) запасных частей (деталей, узлов, агрегатов) должен служить каталог запасных частей изготовителя транспортного средства по каждой модели. В исследовании учитываются только данные по новым сертифицированным запасным частям. При этом в выборку цен не включаются цены на "неоригинальные" запасные части (не имеющие	редактировать текст	Понятие "оригинальные запасные части (компоненты)" и "неоригинальные запасные части (компоненты)" не соответствует понятиям, вводим Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011, (в ред. решений Совета Евразийской экономической комиссии от 30.01.2013 N 6, от 14.10.2015 N 78)

упаковки, торгового обозначения производителя транспортного средства либо установленного им идентификационного номера), превышающие цены на соответствующие "оригинальные" запасные части (имеющие упаковку, торговое обозначение производителя и установленный им идентификационный номер), и цены на "неоригинальные" запасные части заведомо низкого качества, то есть запасные части, цена которых составляет менее 30 процентов минимальной цены "оригинальной" запасной части;		"оригинальные компоненты" - компоненты, поставляемые на сборочное производство транспортных средств;
7.2.3. В отношении средней стоимости материалов для ремонта транспортных средств: …… Стоимость на единицу материала устанавливается исходя из рекомендуемой розничной цены официальных поставщиков (представительств производителей) на территории Российской Федерации……. средняя стоимость в Справочнике формируется с учетом применения скидки к рекомендованной розничной цене в размере до 35 процентов, учитывая, что более половины ремонтов осуществляются ремонтными организациями, приобретающими материалы по оптовым ценам.	7.2.3. В отношении средней стоимости материалов для ремонта транспортных средств: …… Стоимость на единицу материала устанавливается исходя из рекомендуемой розничной цены официальных поставщиков (представительств производителей) на территории Российской Федерации……. ~~средняя стоимость в Справочнике формируется с учетом применения скидки к рекомендованной розничной цене в размере до 35 процентов, учитывая, что более половины ремонтов осуществляются ремонтными организациями, приобретающими материалы по оптовым ценам.~~	Использовать необходимо только те стоимости, которые «доходят» до потребителя, т.е. которые фактически оплачивает потребитель. Скидка (якобы 35%) от производителя ЛКМ остается (если она есть вообще) у маляра (ремонтной организации). Потребитель ее не ощутит. Вмешиваться в деятельность ремонтного предприятия означает заниматься регулированием цен. Это недопустимо. Возможно только отслеживание цен.
Приложение 3 УКРУПНЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТРУДОЗАТРАТ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО КУЗОВНОМУ РЕМОНТУ И УСТРАНЕНИЮ ПЕРЕКОСОВ ПРОЕМОВ И КУЗОВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ	Удалить	Использовать таблицы из МР СЭУ Минюста
Приложение 6 КОЭФФИЦИЕНТЫ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ИНДИВИДУАЛЬНОГО ИЗНОСА НА КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ИЗДЕЛИЯ (ДЕТАЛИ, УЗЛЫ, АГРЕГАТЫ), КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ В ЗАВЕДОМО	Доделать таблицу	Переработать таблицу с учетом факторов понижения износа на комплектующие изделия. Использовать таблицы из МР СЭУ Минюста

ХУДШЕМ СОСТОЯНИИ, ЧЕМ ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В ЦЕЛОМ И ЕГО ОСНОВНЫХ ЧАСТЕЙ, ВСЛЕДСТВИЕ ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ, НЕ УЧТЕННЫХ ПРИ РАСЧЕТЕ ИЗНОСА		
Приложение 8 СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ О СРЕДНЕГОДОВЫХ ПРОБЕГАХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ТС) (В ТЫС. КМ)	Принять данные по пробегам из Приложения Приложение 1.5 СРЕДНЕГОДОВЫЕ (НОРМАТИВНЫЕ) ПРОБЕГИ КТС Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.	Пробеги с возрастом уменьшаются, это объективная реальность, прописная истина, не учитываемая в ЕМ! Это зафиксировано не только в зарубежных справочниках (Евротакс, ДАТ и др.), где автомобили разбиты на категории по пробегам с учетом разницы в пробегах в первые и последующие годы, но соответствует сравнению данных о пробегах, например ВАЗ-2101 в период его выпуска – 16 тыс. км и сейчас. Старые автомобили больше в ремонте стоят, их владельцы – скромны в доходах и не позволяют много расходов на топливо. На дальнюю поездку на 15-летнем КТС уже решиться не каждый водитель. Эти КТС чаще в ремонте. Посмотрите категории по пробегам для старых КТС в зарубежных справочниках, они тоже уменьшаются по сравнению с более молодыми моделями. В ЕМ (в отличие от МР) нет никакой разницы в пробеге между 25 летним ВАЗ и трехлетним Audi; минивэном и, эксплуатирующимся в основном летом, кабриолетом; между 20 летней Toyota и 20 летним ВАЗ. В ЕМ все КТС страны, принадлежащие физическим лицам имеют только такие годовые пробеги: 10, 12, 14,16, 18 тыс. км.!!! Говорить об объективности предложенных цифр нет даже в мыслях. Но принято далеко не аксиомное решение о существенно большем пробеге КТС, принадлежащих юридическим лицам, хотя такие авто, как правило, не работают в выходные дни. Разве редкость ситуация, когда КТС руководителя только привозит и отвозит его на работу, в то время, как КТС сотрудников (физических лиц), дополнительно выполняют гораздо больше функций и их пробег значительно больше? Кроме того, частные предприниматели (юридические лица), далеко не всегда

		оформляют КТС на свои предприятия. Такое разграничение КТС по пробегам, равносильно утверждению, что есть рыночная стоимость подержанного BMW отдельно для физических и юридических лиц. Самая большая несуразица в разграничении учета пробегов для физических и юридических лиц для расчетов КТС обусловлена тем, что существует прямая связь между среднегодовым пробегом и ценой КТС. Если зафиксировать в качестве нормативного отдельно среднегодовой пробег для юридических лиц и отдельно для физических, то получиться, что для одного и того же фактического пробега для конкретной модели КТС, в одном случае будет перепробег/недопробег, а в другом – норма. Соответственно это технически отразиться в корректировке стоимости КТС по пробегу. Как следствие – чушь в стоимости КТС. Фактически, существующая в ЕМ разбивка служит необоснованному увеличению износа КТС, принадлежащих юридическим лицам. Должны остаться только средние годовые пробеги КТС с учетом конструкторских школ, срока эксплуатации и типа кузова, а также корректировки с учетом плотности населения в регионе исследования.

Приложение №2 к Резолюции

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

Предлагаемые изменения в Федеральный закон от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» имеют определенную направленность. Приоритетными являются предложения, обеспечивающие защиту прав страхователей – граждан РФ, потребителей страховых услуг.

В частности, для этих целей предлагается уравнять права страховщиков и страхователей в выборе эксперта-техника или экспертной организации для осмотра поврежденного транспортного средства и проведения независимой технической экспертизы.

Защите прав страховщиков и страхователей служат предлагаемые изменения, основанные на получении более достоверных результатов о стоимости восстановительного ремонта, как базовой величины страхового возмещения.

Другой важнейший аспект предлагаемых изменений – это обеспечение безопасной эксплуатации транспортных средств. Предлагается учесть «Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы», принятую Распоряжением правительства Российской Федерации от 8 января 2018 года №1-р, а также нормы и требования Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Для этого предлагается отказаться от возможного применения «остатков» поврежденных транспортных средств, бывших в употреблении компонентов, поскольку их техническое состояние фактически не проверяемо, а они сами, как запасные части не могут быть сертифицированы в соответствии с Техническим регламентом. Это напрямую связано с безопасной эксплуатацией транспортных средств и безопасностью дорожного движения.

Также предлагается использовать только оригинальные запасные части, т.е. идентичные тем, которые были установлены на транспортном средстве до страхового события.

Вопрос «годных остатков» предлагается решить путем их передачи страховщику, избавив потерпевшего от вынужденной самостоятельной их реализации.

Действующая редакция Федерального закона, предусматривает гибель транспортного средства без учета износа заменяемых деталей и зачастую приводит к абсурдным результатам для транспортных средств со значительным сроком эксплуатации. Отказ от учета износа при расчете стоимости восстановительного ремонта приводит к тому, что транспортное средство, даже при относительно небольших повреждениях, может быть признано уничтоженным. Предлагаемые изменения направлены на устранение такой ситуации.

Одновременно, с повышением объективности результатов страхового урегулирования, предлагаемые изменения в Федеральный закон направлены на декриминализацию, уход от серых схем при страховом урегулировании. Так, для станций технического обслуживания, задействованных в страховом урегулировании, предлагается использовать установленные нормативы трудоемкости ремонта вместо «договорных» цен.

Недопустимым с точки зрения обеспечения справедливых выплат является существующее двойное занижение стоимости затрат на заменяемые запасные части, обусловленное применением износа к используемой в расчетах и без того заниженной стоимости сертифицированных, но неоригинальных деталей.

Страховщикам предлагается отказаться от понуждения экспертов-техников к неполному исследованию при проведении экспертиз, заключающемуся на практике в том, что осматривают поврежденное транспортное средство одни лица, а расчеты осуществляют другие.

Данные предложения по изменениям в федеральный закон опираются на наработанный материал в экспертном сообществе и основываются на практическом опыте.

Часть предлагаемых изменений направлены на исключение давления страховщиков на экспертов-техников с целью создания сети «карманных» специалистов и других серых схем, где доминируют интересы страховщиков.

Предлагаемые изменения направлены на более четкое согласование позиций данного Федерального закона с другими нормами законодательства Российской Федерации и максимально учитывают положительный опыт других стран в этой сфере деятельности. Так, для контроля качества проводимых экспертных исследований и повышения уровня профессионализма экспертов-техников предлагается привлекать саморегулируемые организации. Такой подход используют во многих странах мира, а в Российской Федерации – в других сферах деятельности, например, в оценочной.

Кроме того, в вопросах контроля за деятельностью участников страхового рынка предлагается задействовать созданную структуру уполномоченного по правам потребителей финансовых услуг.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Существующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование изменения
ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ Далее по тексту заменить словосочетание «транспортное средство» на «колесное транспортное средство (далее – КТС)».	В нормативных документах РФ в последнее время применяется понятие «колесное транспортное средство», гармонизированное с термином, применяемым в Правилах ЕЭК ООН. Например – «ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ТР ТС 018/2011 О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» (утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 (далее – Технический регламент)). В случае принятия понятия «колесное транспортное средство», подпункт е), пункта 3, статьи 4 настоящего Федерального закона, следует исключить, как дублирующий понятие «колесное транспортное средство».
Статья 1. Основные понятия транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей,	**Статья 1. Основные понятия** колесное транспортное средство – устройство на колесном ходу, предназначенное для эксплуатации на	

грузов или оборудования, установленного на нем;	автомобильных дорогах общего пользования и перевозки людей, грузов, а также перевозки и привода во время движения или на месте установленного на нем оборудования или механизмов для выполнения специальных рабочих функций.	
Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда ……. 13. Если после проведенного страховщиком осмотра поврежденного имущества или его остатков страховщик и потерпевший не достигли согласия о размере страхового возмещения, страховщик обязан организовать независимую техническую экспертизу, независимую экспертизу (оценку), а потерпевший - представить поврежденное имущество или его остатки для проведения независимой технической экспертизы, независимой экспертизы (оценки).	**Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда** ……. 13. Если после проведенного страховщиком осмотра поврежденного имущества или его остатков страховщик и потерпевший не достигли согласия о размере страхового возмещения, страховщик обязан организовать независимую техническую экспертизу, независимую экспертизу (оценку), а потерпевший - представить поврежденное имущество или его остатки для проведения независимой технической экспертизы, независимой экспертизы (оценки). Для полноты исследования техническую экспертизу должен проводить тот эксперт-техник, который проводил осмотр	В целях минимизации своих затрат страховщики разделяют лиц, проводящих осмотр и проводящих экспертные расчеты. Это отражается на качестве выполненных экспертных исследований и чаще всего не в пользу потребителя страховых услуг, поскольку не соблюдается требование к эксперту о проведении полного исследования, включающего в себя как осмотр транспортного средства, так и экспертные расчеты. В гражданском судопроизводстве это требование к действиям эксперта является обязательным и очень важным. Оно изложено, в частности, в статье 85 Гражданского Процессуального кодекса РФ: «*Эксперт обязан принять к производству порученную ему судом экспертизу и провести* ***полное*** *исследование представленных материалов и документов; дать обоснованное и объективное*

	транспортного средства. Выбор эксперта или экспертной организации осуществляется потерпевшим по согласованию со страховщиком с учетом требований пункта 4 статьи 12.1 настоящего Федерального закона.	*заключение по поставленным перед ним вопросам…*». При этом следует исходить из того, что, осмотр транспортного средства является одним из этапов в исследовании размера расходов на восстановительный ремонт не зависимо от вида судопроизводства. Выбор эксперта или экспертной организации потерпевшим на паритетных началах со страховщиком позволит уменьшить коррупционную составляющую при страховом урегулировании. Имеющий место в настоящий момент самостоятельный выбор страховщиком эксперта (экспертной организации), часто сопровождается коррупционными проявлениями в виде «откатов», принуждения написания экспертом-техником заключения с выгодным для страховщика результатом, созданием сети «карманных» экспертов-техников и т.д. Наличие альтернативного выбора при участии потерпевшего повысит конкуренцию на рынке экспертных услуг.
Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда 15.1.	**Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда** 15.1. ……	Формулировка о возможности установления бывших в употреблении комплектующих изделий, применяется страховщиками для минимизации своих затрат за счет безопасной эксплуатации транспортных

…… 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), 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 соглашением страховщика и потерпевшего.	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), 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 соглашением страховщика и потерпевшего.~~	средств. Станции технического обслуживания подбираются страховыми компаниями из условия готовности работать с бывшими в употреблении комплектующими изделиями. Пользователям страховых услуг и ремонтникам страховыми компаниями просто навязывается применение бывших в употреблении комплектующих изделий. Факт того, что транспортное средство является источником повышенной опасности, не нашел своего отражения в существующей редакции Закона. В том числе и в части допущения применения бывших в употреблении комплектующих изделий. Соглашение между страховщиком и потерпевшим не должно противоречить требованиям нормативных актов в области безопасности дорожного движения. В частности - Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Техническим регламентом вводятся требования о подтверждении соответствия для компонентов транспортных средств, влияющих на безопасность дорожного

		движения. При этом подтверждение соответствия для компонентов, бывших в употреблении, пунктом 81 Технического регламента не предусмотрено. Исследование Европейского опыта, свидетельствует о том, что применение бывших в употреблении компонентов (точнее, только некоторых компонентов) возможно, только после их ремонта на специализированных предприятиях, обеспеченных технологией ремонта и гарантирующими качество восстановленных компонентов. В Российской Федерации таких предприятий фактически нет.
Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда ……. 15.2. Требованиями к организации восстановительного ремонта являются в том числе: срок проведения восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства (но не более 30 рабочих дней со дня представления потерпевшим такого	Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда ……. 15.2. Требованиями к организации восстановительного ремонта являются в том числе: срок проведения восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства (но не более 30 рабочих дней со дня представления потерпевшим такого транспортного средства на станцию технического обслуживания или передачи такого транспортного	Станции технического обслуживания могут злоупотреблять своим положением при выполнении восстановительного ремонта поврежденных транспортных средств, устанавливая, так называемые, договорные цены. Эти цены не прозрачны, могут не отражать реальных затрат на ремонт, ограничиваются только субъективными восприятиями ремонтника верхнего предела цены ремонта. Договорные цены позволяют скрыть затраты на оплату труда рабочих, что способствует уходу от оплаты налогов. Весь указанный негатив исключается если

транспортного средства на станцию технического обслуживания или передачи такого транспортного средства страховщику для организации его транспортировки до места проведения восстановительного ремонта);	средства страховщику для организации его транспортировки до места проведения восстановительного ремонта); расчет стоимости ремонтных работ на станции технического обслуживания проводится на основании норм трудоемкости ремонтных операций	применять нормирование временных затрат на ремонт и стоимость одного часа ремонтных работ. Показатели нормированных временных затрат ремонта, разработанных с участием изготовителей транспортных средств приводятся в программных продуктах, используемых экспертами. Также нормативы трудоемкости ремонта содержатся в методических рекомендациях, например Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки (разработка ФБУ Российский федеральный центр судебной экспертизы при Минюсте РФ).
Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда …… 18. Размер подлежащих возмещению страховщиком убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего	**Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда** …… 18. Размер подлежащих возмещению страховщиком убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего определяется: а) в случае полной гибели имущества	Текущая редакция этого пункта часто приводит на практике к алогичной ситуации, заключающейся в следующем. Требования пункта 18 предусматривают необходимость сравнения стоимости транспортного средства и стоимости ремонта с целью определения экономической целесообразности ремонта. С увеличением срока эксплуатации транспортного средства

определяется: а) в случае полной гибели имущества потерпевшего - в размере действительной стоимости имущества на день наступления страхового случая за вычетом стоимости годных остатков. 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;	потерпевшего - в размере действительной стоимости имущества на день наступления страхового случая за вычетом стоимости годных остатков. Под полной гибелью понимаются случаи, при которых ремонт поврежденного имущества невозможен либо стоимость ремонта с учетом износа поврежденного имущества равна стоимости имущества на дату наступления страхового случая или превышает указанную стоимость;	его стоимость уменьшается и может составить менее 10% от цены нового. Стоимость же ремонта зависит от срока эксплуатации незначительно и практически может не меняться. В итоге получается абсурдная ситуация для транспортных средств со значительным сроком эксплуатации, когда даже незначительный ремонт находящегося на ходу транспортного средства будет превышать его стоимость, а значит свидетельствовать о полной гибели транспортного средства. Абсурдность ситуации влечет за собой возникновение различных серых схем с расчетом годных остатков по почти работоспособным транспортным средствам. А это является дополнительным негативом вследствие несовершенного подхода к страховому урегулированию. Учет же износа транспортного средства, но в совокупности с предлагаемыми далее изменениями к пункту 19 этой статьи Закона о дифференцированном подходе к расчету износа в зависимости от срока эксплуатации транспортного средства, эту проблему снимает. Для транспортных средств с небольшим сроком эксплуатации предлагается принимать нулевое значение

		износа, и расчет экономической целесообразности восстановления транспортного средства не будет отличаться от существующего сейчас. А для транспортных средств с большим сроком эксплуатации, износ будет рассчитываться и стоимость ремонта будет корректно сопоставляться с действительной стоимостью подержанного транспортного средства.
Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда ……. 18. Размер подлежащих возмещению страховщиком убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего определяется: а) в случае полной гибели имущества потерпевшего - в размере действительной стоимости имущества на день наступления страхового случая за вычетом стоимости годных остатков. Под полной гибелью понимаются случаи, при которых	**Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда** ……. 18. Размер подлежащих возмещению страховщиком убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего определяется: а) в случае полной гибели имущества потерпевшего - в размере действительной стоимости имущества на день наступления страхового случая ~~за вычетом стоимости годных остатков~~. Под полной гибелью понимаются случаи, при которых ремонт поврежденного имущества невозможен либо стоимость ремонта поврежденного имущества равна	В Законе используется, но не приводится формулировка понятия «годные остатки». Ни в каких других документах в Российской Федерации также не оговорены критерии, по которым следует определять «годность» имущества, поврежденного до состояния его полной гибели. Равно, как отсутствует в каких-либо нормативных документах, в том числе и в Законе формулировка понятия «остатки», применительно к транспортному средству. Даже полностью уничтоженное, как имущество, транспортное средство имеет свидетельство о его регистрации, как транспортного средства, а не «остатков» и соответственно утилизационную стоимость транспортного средства, а не стоимость «годных остатков». Сама утилизация

ремонт поврежденного имущества невозможен либо стоимость ремонта поврежденного имущества равна стоимости имущества на дату наступления страхового случая или превышает указанную стоимость;	стоимости имущества на дату наступления страхового случая или превышает указанную стоимость. Страховщик, профессиональное объединение страховщиков, осуществившие страховое возмещение, имеют право на имущество, признанное полностью уничтоженным;	транспортного средства с его разборкой и дефектовкой требует правового оформления, учета требований экологического законодательства и влечет дополнительные расходы, не урегулированные в этом Законе. Из существующей редакции подпункта а) пункта 18 статьи 12 Закона следует, что реализовывать «годные остатки» должен сам потерпевший. При этом Законом игнорируется отсутствие у потерпевшего знаний в части ремонта с разборкой транспортного средства, наличия у него свободных складских помещений для хранения компонентов, соответствующих возможностей для реализации компонентов поврежденного транспортного средства в установленном законодательством порядке. Акцент дополнительных моральных и материальных затрат предлагается сместить от потребителя страховых услуг к страховщику (профессиональному объединению страховщиков). При этом ожидаемо должны сократиться серые схемы вокруг темы «годных остатков». У страховщиков (профессионального объединения страховщиков) больше возможностей по организации утилизации полностью уничтоженных транспортных

		средств. Далее по тексту предлагается отказаться от словосочетания «годные остатки» или «остатки».
Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда …… 19. К указанным в подпункте "б" пункта 18 настоящей статьи расходам относятся также расходы на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта, расходы на оплату работ, связанных с таким ремонтом. ……..	**Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения причиненного потерпевшему вреда** …… 19. К указанным в подпункте "б" пункта 18 настоящей статьи расходам относятся также расходы на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта, расходы на оплату работ, связанных с таким ремонтом. Расходы на запасные части учитывают применение оригинальных запасных частей, а в случае прекращения их производства – запасных частей, имеющих сертификат соответствия.	Требование, относящееся к качеству используемых запасных частей, находится в общем русле Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, принятой Распоряжением правительства Российской Федерации от 8 января 2018 года N 1-р, в частности таких ее положений: «формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"». В Техническом регламенте, как раз и оговорены требования к компонентам транспортных средств перед их выпуском в обращение. На оригинальные компоненты (поставляемые на сборочное производство транспортных средств), в общем случае, не требуется подтверждения их качества, если транспортное средство имеет одобрение типа, т.е. допущено к эксплуатации в

		установленном законодательством РФ порядке. Все остальные запасные части должны проходить процедуру получения сертификата соответствия с учетом требований Технического регламента. Учитывая многообразие моделей и модификаций транспортных средств, эксплуатирующихся в РФ, создать справочник их цен, как это предусмотрено в подпункте а), пункта 3, статьи 12.1 настоящего Федерального закона невозможно (каждое транспортное средство состоит из порядка 6-10 тысяч компонентов). Опыт стран от ближнего до дальнего зарубежья (от Украины до ФРГ) говорит о применении только оригинальных запасных частей в случаях, регулируемых договорами ОСАГО. Кроме того, до повреждения на транспортных средствах стоят оригинальные компоненты. Следовательно, их и надо устанавливать при восстановительном ремонте, приводя состояние транспортного средства до такого, что было на момент наступления страхового события.
Статья 12. Порядок осуществления страхового	**Статья 12. Порядок осуществления страхового возмещения**	Согласно подпункту б), пункта 18 этой же статьи Закона, размер возмещаемых

возмещения причиненного потерпевшему вреда …… 19……. 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. При этом на указанные комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) не может начисляться износ свыше 50 процентов их стоимости	**причиненного потерпевшему вреда** …… 19……. 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. При этом на указанные комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) износ исчисляется дифференцировано, в зависимости от срока эксплуатации и технического состояния транспортного средства на момент наступления страхового случая.	страховщиком убытков должен учитывать восстановление транспортного средства до его технического состояния на момент наступления страхового случая. В свою очередь техническое состояние транспортного средства характеризуется такими его рубежными состояниями как исправно/неисправное и работоспособное/неработоспособное, и в общем случае зависит среди прочего и от срока эксплуатации транспортного средства. В исправных на момент наступления страхового случая транспортных средствах, с относительно небольшим сроком эксплуатации, равноценной заменой поврежденного комплектующего изделия может быть только новое изделие. Влияние износа на работоспособность комплектующего изделия начинается, в общем случае, после определенного срока эксплуатации. Расчет износа и условия его применения должны быть оговорены в Единой методике. Наработки по этому вопросу уже реализованы и применяются в Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях

		определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки (разработка ФБУ Российский федеральный центр судебной экспертизы при МЮ РФ).
Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза транспортного средства **……..** 4. Независимая техническая экспертиза транспортных средств проводится экспертом-техником или экспертной организацией, имеющей в штате не менее одного эксперта-техника. Требования к экспертам-техникам, в том числе требования к их профессиональной аттестации, основания ее аннулирования, порядок ведения государственного реестра экспертов-техников устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.	**Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза транспортного средства** **……..** 4. Независимая техническая экспертиза транспортных средств проводится экспертом-техником или экспертной организацией, имеющей в штате не менее одного эксперта-техника. Требования к экспертам-техникам, в том числе требования к их профессиональной аттестации, основания ее аннулирования, порядок ведения государственного реестра экспертов-техников устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти. Контроль за качеством проводимых экспертных исследований осуществляют саморегулируемые организации экспертов-техников и судебных экспертов. Требования к саморегулируемым организациям	В настоящий момент отсутствует текущий контроль за качеством проводимых экспертных заключений с чьей-либо стороны. Действующая на основании положений Федерального закона N 40-ФЗ межведомственная аттестационная комиссия (МАК) рассматривает вопросы аннулирования профессиональной аттестации экспертов-техников только после уже установленных нарушений экспертом-техником. Отечественный и общемировой опыт вовлечения саморегулируемых организаций в процесс контроля работы, подготовки и повышения квалификация специалистов – членов этой организации, является признанным позитивным фактом. Одновременно с этим профессиональные объединения экспертов, действующие на независимой основе, могут быть подспорьем в деятельности финансового уполномоченного. Саморегулируемые организации экспертов-техников и судебных экспертов должны

	экспертов-техников и судебных экспертов, их реестр, основания для исключения из реестра устанавливаются уполномоченным по правам потребителей финансовых услуг.	будут разделить ответственность за качество проводимых экспертных заключений со своими членами. Эффект при этом будет сильнее, если к деятельности в сфере ОСАГО будут привлекаться эксперты-техники, входящие в состав саморегулируемых организаций экспертов-техников и судебных экспертов, а деятельность самих саморегулируемых организаций будет поставлена в зависимость от качества экспертных заключений, выполняемых экспертами-техниками, входящими в их состав.
Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза транспортного средства **……..** 5. Эксперты-техники несут ответственность за недостоверность результатов проведенной ими независимой технической экспертизы транспортных средств. Убытки, причиненные экспертом-техником вследствие представления недостоверных результатов независимой технической экспертизы,	**Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза транспортного средства** **……..** 5. Эксперты-техники несут ответственность за неполноту и недостоверность результатов проведенной ими независимой технической экспертизы транспортных средств. Убытки, причиненные экспертом-техником вследствие представления недостоверных результатов независимой технической экспертизы, подлежат возмещению экспертом-техником в полном объеме.	Одной из причин низкого качества экспертизы является тот факт, что лицо, проводившее осмотр поврежденного транспортного средства и лицо, осуществляющее экспертный расчет – это разные люди. В то же время, осмотр транспортного средства является начальным этапом экспертного исследования. Соответственно эксперт, сделавший экспертное заключение без лично им проведенного осмотра транспортного средства – провел неполное исследование.

подлежат возмещению экспертом-техником в полном объеме.		
Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза транспортного средства **……..** 6. Судебная экспертиза транспортного средства, назначаемая в соответствии с законодательством Российской Федерации в целях определения размера страхового возмещения потерпевшему и (или) стоимости восстановительного ремонта транспортного средства в рамках договора обязательного страхования, проводится в соответствии с единой методикой определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, утверждаемой Банком России, и с учетом положений настоящей статьи.	**Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза транспортного средства** **……..** 6. Судебная экспертиза транспортного средства, назначаемая в соответствии с законодательством Российской Федерации в целях определения размера страхового возмещения потерпевшему и (или) стоимости восстановительного ремонта транспортного средства в рамках договора обязательного страхования, проводится в соответствии с единой методикой определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, утверждаемой Банком России, и с учетом положений настоящей статьи. Контроль за деятельностью судебных экспертов осуществляется уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.	Деятельность частнопрактикующих судебных экспертов, проводящих исследования в рамках ОСАГО на настоящий момент, не контролируется ни общественными организациями, ни государственными структурами, что не способствует объективности выполненных ими заключений, и создает почву для злоупотреблений.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ПРОЕКТУ

О внесении изменений в требования к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требования к их профессиональной аттестации, основания ее аннулирования, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 сентября 2016 г. № 277:

1. Пункт 6 проекта предлагает внести изменения в п.21 существующей редакции, дополнив его основаниями для аннулирования профессиональной аттестации эксперта-техника, где в подпункте «2), б)» предусматривается ответственность за неверное указание в акте осмотра информации о:

- «предварительном определении способа устранения повреждений транспортного средства и трудозатрат на выполнение не нормированных изготовителем транспортного средства ремонтных воздействий;
- предварительном установлении принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию»;

Очевидно, что само понятие «предварительное определение или установление» исключает окончательность принятия этого решения, а соответственно не может рассматриваться как основание для аннулирования профессиональной аттестации. Предлагается указанные формулировки исключить из проекта.

2. Согласиться с предложениями РФЦСЭ, изложенными ниже:

«Включить в раздел III, п.5 фразу: «..представителей……профессионального объединения страховщиков (без права голоса по вопросам включения в реестр/исключения из реестра экспертов-техников),…»

Пояснение к предложению № 1: проф. объединение страховщиков (РСА) является коллегиальным органом страхового сообщества, призванным защищать и продвигать интересы своих членов (коммерческих страховых организаций) на рынке (обязательного) автострахования.

РСА не является государственным ведомством (МАК - Межведомственная Аттестационная Комиссия) и с учетом того, что страховые компании, как и любые коммерческие организации, заинтересованы в увеличении своей прибыли, в т.ч. путем уменьшения своих убытков, представитель РСА в МАК не может являться <u>незаинтересованной</u> стороной при решении вопроса о включении/исключении из реестра эксперта-техника, т.к. от объективности последних зависит величина выплачиваемого страхового возмещения (см. также пояснение по предложению № 2 ниже). В ином случае, коммерческие страховые организации получат возможность влиять на «неугодных» им экспертов-техников путем целенаправленного направления жалобы в МАК и дальнейшего непосредственного участия в голосовании по вопросу исключения из реестра экспертов-техников.

Данная позиция подтверждается работой МАК. РСА разработаны рекомендации по подготовке заявления для направления в Межведомственную аттестационную комиссию об аннулировании профессиональной аттестации эксперта-техника и разосланы в страховые компании. В настоящее время более 90% жалоб на деятельность экспертов-техников направляется в МАК именно от страховых компаний, или напрямую от РСА. Тем самым, страховые компании и РСА начали отслеживать деятельность «неугодных» экспертов-техников, которые, по мнению страховщиков, завышают размеры страховых выплат, (даже если расчеты таких экспертов достоверны, но не соответствуют требованиям Единой методики и справочникам РСА) и устранять их с рынка независимой технической экспертизы.

2. Включить в п.21 «Изменения, вносимые в требования к экспертам-техникам…», в подпункт 2 дополнение следующего содержания:

«д) фактическое исполнение экспертного заключения за подписью включенного в реестр эксперта-техника посторонними (иными), не являющимися аттестованными и включенными в реестр экспертов-техников лицами, в т. ч. осмотр транспортного средства в целях установления перечня, характера, объема и относимости полученных при дорожно-транспортном происшествии повреждений.»

<u>Пояснение к предложению №2 :</u>

В настоящее время сложилась практика, когда в рамках проведения независимой технической экспертизы транспортное средство осматривается одним человеком (иногда не экспертом-техником), расчеты проводятся другим лицом, заключение оформляется третьим, а заключение подписывается экспертом-техником, включенным в реестр. По мнению специалистов РФЦСЭ данная практика порочна и приводит к недостоверным результатам исследований.

В соответствии с ФЗ-40, а именно:

Ст.12.1. «Независимая техническая экспертиза транспортного средства»:

1. В целях установления обстоятельств причинения вреда транспортному средству, установления повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его восстановительного ремонта проводится независимая техническая экспертиза.

4. Независимая техническая экспертиза транспортных средств проводится экспертом-техником или экспертной организацией, имеющей в штате не менее одного эксперта-техника.

Согласно 433-П ЦБ РФ "О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства":

5. При проведении экспертизы эксперт-техник (экспертная организация) имеет право: запрашивать у страховщика (потерпевшего) информацию, необходимую для проведения экспертизы; получать от страховщика (потерпевшего) разъяснения и дополнительные сведения, необходимые для осуществления экспертизы; привлекать к участию в проведении экспертизы других экспертов-техников (экспертные организации) и специалистов.

<u>Примечание:</u>

Когда представители страхового лобби (РСА) ссылаются на вышеуказанный п. 433-П ЦБ РФ, оправдывая сложившуюся практику в страховых компаниях (СК), при которой один техник-эксперт, работающий на эту СК, просто ставит подпись под заключениями, а осмотр ТС и все расчеты проводят некие «специалисты» (зачастую – работники этой же СК), они произвольно-расширительно толкуют вышеуказанное положение 433-П ЦБ, т.к. происходит подмена понятий:

"Привлекать к участию специалиста" (например, когда транспортное средство имеет дополнительное нестандартное оборудование, для осмотра которого на предмет повреждений необходим узкий специалист, либо привлекать для участия в осмотре с применением инструментального контроля специалиста СТОА) и «проводить осмотр ТС, т.е. осматривать ТС фактически без участия эксперта-техника».

РЕЗЮМЕ: специалист не имеет права проводить осмотр без участия эксперта-техника, т. к. это прямо противоречит положениям №40-ФЗ (см. выше).

Таким образом, в любом случае осмотр ТС проводится экспертом-техником, при этом в необходимых случаях к осмотру может быть привлечено сведующее лицо (специалист по диагностике, доп. оборудованию и т. д.). Осмотр ТС посторонними лицами, без участия эксперта-техника, включенного в реестр, является нарушением Положений №40-ФЗ и 433-П (см.выше).

Также внесение данной нормы в Приказ позволит минимизировать возможность эксперта-техника, на которого подана жалоба, сообщать МАК о том, что рассматриваемая комиссией независимая техническая экспертиза им не выполнялась, а в случае, если это действительно так, доказать свою правоту, т.к. минимум в акте осмотра он будет вынужден ставить свою подпись, а владелец осматриваемого им автомобиля сможет его идентифицировать (при необходимости)».