

РЕЗОЛЮЦИЯ

II Всероссийской конференции экспертов-техников

24-25 мая 2018 г.

г. Ялта.

Тема конференции:

«Проблемы и решения в экспертно-технической деятельности и страхового рынка в целом. Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки. Новая редакция МР МЮ РФ»

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 обсуждены 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:**
 - 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 никакими дополнительными курсами, учитывая, что на практике, в большинстве случаев они являются полной профанацией обучения и носят характер торговли дипломами. По мнению участников конференции, эксперт-техник должен иметь высшее техническое образование либо стаж практической деятельности не менее пяти лет (для действующих экспертов-техников на момент внесения изменений). Только при наличии высшего технического образования, можно обеспечить необходимые знания, умения и навыки в процессе специальной дополнительной подготовки и стажировки.
 - 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, 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, от которого зависит ход и результаты дальнейшего исследования. Очевидно, что для получения объективной информации об объекте исследования, к самостоятельному осмотру поврежденного КТС категорически нельзя допустить сотрудника 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 экспертно-технической деятельности. Введение других трех уровней квалификации и категорий эксперта-техника нецелесообразно, ведет к излишней зарегулированности и

дополнительным затратам. Участники конференции полагают оставить квалификацию «Помощник (ассистент) эксперта-техника» и предусмотреть не более двух категорий эксперта-техника.

- d. Требование к опыту работы необходимо более конкретизировать, сведя его к непосредственной практической 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. Считаем, что при наличии высшего технического образования и прохождения специальной подготовки, период стажировки достаточно ограничить шестью месяцами.
 - e. Считаем совершенно излишним введение двух категорий сложности КТС тем более, что в Стандарте не даны четкие 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 просто необходимо предоставить право и обеспечить знания для установления стоимости КТС, которую необходимо определить не только для расчета УТС, но и в случае 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 экспертно-техническую деятельность также в рамках гражданско-правовых отношений.
 - h. Исключить из Стандарта изживающий себя крайне некорректный термин «годные остатки», дабы избежать необходимости исключать его в ближайшее время. В настоящее время не существует ни одной методики, в которой расчет стоимости так называемых «годных остатков», отражал их реальную цену. Невозможно судить о состоянии деталей, узлов и агрегатов поврежденного 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 реализуется в совокупности с правом пользования, которое также не учитывается. Очевидно, что термин «годные остатки» необходимо заменить на термин «КТС в поврежденном состоянии».
 - i. В перечне разработчиков Стандарта отсутствуют общественные организации тех самых экспертов-техников, для которых и разрабатывается этот профессиональный стандарт. Считаем крайне необходимым к разработке Стандарта привлечь практикующих экспертов-техников. Ограничиться лишь формальным обсуждением экспертно-технического сообщества многостраничного документа с достаточно сложной формой изложения - недопустимо.
- 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 ТС и составляющий акт осмотра, который перед началом осмотра в обязательном порядке должен предъявить владельцу автомобиля документ, удостоверяющий личность».
 - b. внести изменения согласно приложению №1 к настоящей Резолюции.
- 3. Экспертному совету по страхованию при комитете Госдумы по финансовому рынку, при внесении изменений в законодательные акты предлагаем принять во внимание следующие предложения, основанные на устранении финансовой привлекательности для посредников, обязательном проведении независимой технической экспертизы, исключении влияния заинтересованных сторон на результаты экспертизы, а также на ужесточении контроля за деятельностью участников страхового рынка:**

- a. Штраф, цель которого укрепить дисциплину страхового возмещения, должен взыскиваться за несвоевременное выполнение финансовых обязательств со страховщика исключительно в пользу государства. *
 - b. Пеня, как санкция к страховщику, должна применяться при просрочке уплаты страхового возмещения или его части, в таком размере, который бы компенсировал страхователю его потери при просрочке платежа и приравнивался бы к средней процентной ставке по депозиту, но не более. При этом выплата каких-либо средств в рамках страхового возмещения, должна производиться исключительно на счет страхователя. *
 - *Меры, указанные в пунктах а и б исключили бы высокую финансовую привлекательность участия для перекупщиков прав требования («черных автоюристов») и обеспечили бы справедливую компенсацию потерь страхователю от несвоевременности выплат.*
 - c. Установить обязательность проведения независимой экспертизы, исключив возможное влияние страховщика на выбор экспертной организации, но предусмотреть обязательное заблаговременное извещение страховщика о времени и месте проведения осмотра для возможности присутствия его представителя.
 - d. Предусмотреть дисциплинарную и материальную ответственность экспертов-техников за нарушение Единой методики и других нормативных актов, используемых при составлении экспертного заключения. Предусмотреть возможность приостановления деятельности эксперта-техника сроком на шесть месяцев при установлении трех и более случаев некорректного расчета с последующим обучением и сдачей экзамена.
 - e. 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.
 - f. Предусмотреть меры воздействия к страхователям (ответственность) за страховое мошенничество, фальсификацию обстоятельств происшествия и искажение сведений о причиненном вреде.
 - g. Определить профессиональные требования к аварийным комиссарам, их права и обязанности, порядок их аттестации, сроки переаттестации, введение государственного реестра и контроля за их деятельностью.
 - h. Исключить какое-либо влияние страховщиков на формирование справочников средней стоимости, как заинтересованной стороны.
 - i. Исключить, как противоречащее Конституции, требование о принудительном направлении на ремонт поврежденного КТС в рамках натурального возмещения. Собственник КТС имеет право самостоятельно принимать решение о том, как поступить со своей собственностью: выбора ремонтной организации, необходимости проведения ремонта или возможности отчуждения КТС в поврежденном состоянии.
 - j. Создать при финансовом омбудсмене комиссию по надзору за деятельностью участников страхового рынка с привлечением представителей профессионального экспертного сообщества.
4. **Выступить с инициативой разработки проекта Федерального Закона «О независимой технической экспертизе на автомобильном транспорте».** Приложение №2
 5. В организационной деятельности СЭТ считать целесообразным установить с 1 июля 2018 года размер годовых членских взносов в размере 1200 руб., предусмотрев использование 30% которых на нужды и развитие региональных представительств. Установить размер годового членского взноса для ЮЛ в сумме 4000 руб. Установить 6 месячный льготный период для вновь поступающих физических лиц, начиная с 01.06.2018г., при котором период оплаты членских взносов начинается через шесть месяцев момента регистрации и исчисляется с начала календарного месяца после истечения льготного периода.