

Министерство транспорта подготовило проект приказа с новыми правилами аттестации экспертов-техников, которые оценивают ущерб от ДТП при осуществлении выплат по ОСАГО. Документом, с которым ознакомились «Известия», предлагается отстранять экспертов от деятельности за предоставление недостоверных результатов экспертизы. На практике эксперты-техники нередко корректируют оценку ущерба в пользу клиента – автовладельца или страховой компании.

Сейчас независимую экспертизу пострадавшего в ДТП автомобиля проводит, как правило, эксперт-техник, привлеченный страховой компанией, причем по закону эксперт не может быть сотрудником страховой фирмы. Если автовладелец не согласен с его оценкой, то вправе обратиться к другому специалисту. И нередко на практике разные эксперты-техники, каждый преследуя интересы своего клиента, дают разные оценки, отличающиеся в разы. В результате большое число судебных разбирательств между страховщиками и автовладельцами.

Разработанный Минтрансом проект приказа меняет подход к профессиональной аттестации экспертов-техников. В настоящее время аттестацию проводит Межведомственная аттестационная комиссия, в состав которой входят представители Минтранса, МВД, Минюста и др. На основании решения комиссии формируется госреестр экспертов-техников – их сейчас порядка 1,8 тыс.

Проект приказа предусматривает проведение аттестации не только по формальным признакам, как сейчас, когда проверяется наличие необходимых документов (об образовании, о профессиональной подготовке и проч.). Предлагается проверять также и уровень квалификации специалистов, проводя оценку подготовленных ими проектов экспертных заключений – их предполагается подавать в комплекте с другими документами.

Более того, проектом предусмотрена возможность исключения из реестра оценщиков – если станет известно, что эксперт-техник дает недостоверную оценку. Ранее правила не содержали оснований для исключения эксперта из госреестра. Приказ теперь даже в названии содержит указание на новый тренд в ОСАГО: «Об утверждении требований к экспертам-техникам, в том числе требований к их профессиональной аттестации, а также оснований аннулирования профессиональной аттестации». Для признания оценки недостоверной достаточно, чтобы таковой ее признал суд по итогам рассмотрения разбирательства между страховщиком и автовладельцем. Правда,

прежде чем исключить эксперта-техника из госреестра, аттестационная комиссия должна будет запросить у него письменные объяснения. Планируется также ввести переоценку экспертов – раз в 5 лет.

– Документ направлен на повышение эффективности защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного имуществу, – отметили в Минтрансе.

Гендиректор «Центра оценки авто» Николай Хомяков в целом поддерживает политику по ужесточению контроля за деятельностью экспертов-техников. По его словам, темпы, которыми в настоящее время идет включение в реестр новых экспертов-техников, приведут к ситуации, когда специалистов будет больше, чем это необходимо рынку, – действующие участники рынка, конечно, не заинтересованы в существенном росте предложения.

Юрист компании «Налоговик» Павел Ивченков говорит, что число претензий к качеству работы экспертов-техников в последнее время лишь увеличивается. Поэтому, по его словам, новый подход позволит сократить количество экспертов, которые не справляются со своими обязанностями, халатно к ним относятся или же совершают частые ошибки, в том числе умышленно.

Руководитель группы расчета ущерба по автострахованию ОАО «СОГАЗ» Евгений Скрипкин считает, что предлагаемые изменения должны повысить уровень подготовки экспертов-техников и отсеять неработающих и потерявших квалификацию. Но изменения, по его мнению, не окажут сильного влияния на оценку ущерба.

– На оценку ущерба главным образом влияют методики, используемые при расчете величины ущерба, и источники цен, применяемые при расчете ущерба. Именно вариативность количества действующих методик сейчас в первую очередь влияет на разброс в оценке стоимости одного и того же события, – говорит Скрипкин.

Специалист по работе со страховыми компаниями ГК «Аркан» Виктор Еленевский соглашается, что до сих пор не существует единой системы расчета ущерба. Эксперты, которых привлекают страховщики, нередко занижают ущерб, а автовладельцы, которые не боятся идти в суд, привлекают экспертов, которые, напротив, стараются завысить

ущерб.

Напомним, как писали «Известия», в июле Минтранс разработал изменения в правила оценки ущерба от ДТП при осуществлении выплат по ОСАГО – ведомство предлагает в расчет брать цены на запчасти не менее чем у пяти компаний, осуществляющих продажу этих деталей в том регионе, где произошло ДТП. При этом учитывать следует цены у тех компаний, которые являются официальными дилерами, то есть заключили с производителем автомобилей договор о продаже новых запасных частей, следует из проекта постановления.

Источник: [Известия](#) , 09.09.14

Автор: Ширманова Т.