

ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ОСАГО, ГОТОВЯЩИЕСЯ НОВОВВЕДЕНИЯ



Д.М. Жаров

старший преподаватель кафедры
«Экономика и управление собственностью»
Академии Пастухова,
эксперт-техник

В статье описано, что ждет экспертов-техников, проводящих независимую техническую экспертизу транспортных средств, в условиях вступления в силу новых к ним требований, а также возможных изменений, которые предполагается внести в закон об ОСАГО.

Ключевые слова: независимая техническая экспертиза, эксперт-техник, закон об ОСАГО, новые требования к экспертам-техникам.

Система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) у многих автовладельцев уже давно ассоциируется с поборами и обманом. В последние годы во многих регионах стало практически невозможно купить страховой полис, не отстояв очередь и не оплатив «в нагрузку» ещё и какую-нибудь другую страховку. А выплат зачастую не хватает на ремонт транспортного средства. Причём, по данным ФАС, жалобы поступают не только на какие-то неизвестные широкому кругу населения организации страховщиков, но и на крупнейшие страховые компании. Так что реформа назрела.

Президент Российской Федерации по итогам специальной программы «Прямая линия с Владимиром Путиным», состоявшейся 14 апреля 2016 года, поручил обеспечить преимущественное использование натуральной формы возмещения по ОСАГО, предполагая, что это позволит снизить цены на страховку и создать новые рабочие места за счет развития автосервисов,

сотрудничающих со страховыми компаниями.

Также Министерство финансов Российской Федерации выдвинуло предложение о внесении существенных изменений в закон об ОСАГО. Что ждет автомобилистов в будущем?

Сообщается, что ведомство предлагает привязать цену полиса не к автомобилю, а к водителю. В частности, предлагается отказаться от показателей, связанных с техническими характеристиками автомобиля, и ввести критерий «профессиональной компетентности» водителя.

Отмечается, что страховая компания сможет самостоятельно устанавливать коэффициенты, характеризующие автовладельцев, учитывая то, насколько агрессивны они водят и привлекались ли к административной или уголовной ответственности за опасную езду.

Также планируются изменения, когда в случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции предельный размер страховой выплаты, причитающейся потерпев-

The article describes the future of technical experts conducting independent technical examination of vehicles, in terms of entry into force of new requirements to them, as well as possible changes to be made to the law CMTPL insurance.

Keywords: independent technical expertise, technical expert, the law on CMTPL insurance, new requirement to expert technicians.

шему в счет возмещения вреда, причиненного его транспортному средству, увеличится с 50 тысяч рублей до 100 тысяч рублей, за исключением случаев выявления скрытых повреждений транспортных средств, которые подлежат возмещению в пределах страховой суммы.

Планируется также изменение максимально возможного периода между датой представления потерпевшим поврежденного имущества или его остатков и согласованной с потерпевшим датой осмотра и (или) независимой технической экспертизы, независимой экспертизы (оценки) с 20 календарных дней до 7 календарных дней, за исключением нерабочих и праздничных дней.

Рассматривается вопрос о возмещении вреда, причиненного зарегистрированному в Российской Федерации легковому автомобилю, находящемуся в собственности гражданина, путем организации и оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего на указанной им при подаче заявления о страховом возмещении или прямом возмещении убытков станции технического обслуживания, с которой у страховщика заключен договор и которая выбрана потерпевшим по согласованию со страховщиком в соответствии с правилами обязательного страхования...

Исключение составляет выбор потерпевшим иного способа возмещения вреда - осуществление страхового возмещения в денежной форме наличным или безналичным расчетом, а также на основании письменного согласования между страховщиком и потерпевшим. Правила обязательного страхования содержат требования к организации восстановительного ремонта, которые включают в себя, в частности, предельные сроки осуществления восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства в зависимости от сложности и объема ремонтных работ, критерии доступности для потерпевших осуществления восстановительного ремонта транспортного средства с учетом возможности самостоятельного движения поврежденного транспортного средства, требования по сохранению гарантийных обязательств предприятия - изготовителя транспортного средства.

Страховщик должен будет согласовать со станциями технического обслуживания возможность проведения восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего, в том числе с учетом загруженности станций технического обслуживания. Информация о примерных сроках восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего на станциях технического обслуживания, например, с учетом их загруженности, а

также иная информация, характеризующая их деятельность и соответствие предусмотренным правилами обязательного страхования требованиям к организации восстановительного ремонта, представляется страховщиком потерпевшему при подаче им заявления о страховом возмещении или прямом возмещении убытков.

Страховщик направляет потерпевшего для восстановительного ремонта его поврежденного транспортного средства на станцию технического обслуживания, удовлетворяющую предусмотренным правилами обязательного страхования требованиям к организации восстановительного ремонта, либо с согласия потерпевшего на станцию технического обслуживания, не соответствующую указанным требованиям. В случае отсутствия такого согласия потерпевшего возмещение вреда осуществляется в денежной форме наличным или безналичным расчетом.

На основании выбора станции технического обслуживания при подаче заявления о страховом возмещении или прямом возмещении убытков страховщик оформляет направление на ремонт, которое предоставляется потерпевшему после осмотра поврежденного транспортного средства, проведения его независимой технической экспертизы.

Если в заявлении о страховом возмещении или прямом возмещении убытков потерпевшим не указана станция технического обслуживания, страховщик выдает направление на ремонт на станцию технического обслуживания, соответствующую требованиям, установленным правилами обязательного страхования, по своему усмотрению из перечня станций технического обслуживания, удовлетворяющих требованиям, установленным правилами обязательного страхования.

Схема организация работ по восстановлению транспортного средства после ДТП и получению возмещения за ремонт от страховой компании показана на рисунке 1.

При этом Страховщик обязан информировать потерпевших и страхователей о перечне станций технического обслуживания, с которыми у него заключен договор, с указанием их местоположения, марок и года выпуска обслуживаемых транспортных средств, примерных сроков ремонта в зависимости от выполняемых работ, сведений о соответствии требованиям к организации восстановительного ремонта транспортных средств, установленных Банком России, путем размещения такой информации на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Что касается станции технического обслуживания, то она обязана выполнять согласованный со



Рисунок 1. Схема организации работ по восстановлению транспортного средства после ДТП и получению возмещения за ремонт от страховой компании

страховщиком объем работ по восстановительному ремонту транспортных средств качественно, полностью, в установленный срок в соответствии с условиями договора, заключенного со страховщиком. Минимальный гарантийный срок на результат восстановительного ремонта транспортных средств должен составлять 2 месяца. Изменение объема работ по восстановительному ремонту транспортного средства, срока и условий их выполнения, включая порядок оплаты, должно быть обосновано и согласовано станцией технического обслуживания со страховщиком и потерпевшим.

Устранение недостатков восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства по направлению страховщика осуществляется по письменному согласованию между страховщиком и потерпевшим, если не выбрано возмещение вреда в денежной форме наличным или безналичным расчетом.

Нельзя исключать, что ремонт на станции технического обслуживания по направлению страховщика может оказаться некачественным. Это очень вероятный сценарий развития ситуации, так как страховые компании могут выбирать станции с минимальной стоимостью ремонта, а значит – с сомнительным качеством. В этом случае потребуются экспертиза определения качества ремонта транспортного средства.

На основании Статьи 12.1. Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2016) 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, которая опирается на «Положения о правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства» (утв. Банком России 19.09.2014 г. № 433-П и зарегистрированные в Минюсте России 01.10.2014 г. № 34212).

Независимая техническая экспертиза проводится с использованием «Единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (утв. Банком России 19.09.2014 г. № 432-П и зарегистрированной в Минюсте России 03.10.2014 г. № 34245) и содержит, в частности:

а) порядок расчета размера расходов на материалы, запасные части, оплату работ, связанных с восстановительным ремонтом;

б) порядок расчета размера износа подлежащих замене комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), в том числе номенклатуру комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), на которые при расчете размера расходов на восстановительный ремонт устанавливается нулевое значение износа;

в) порядок расчета стоимости годных остатков в случае полной гибели транспортного средства;

г) справочные данные о среднегодовых пробегах транспортных средств;

д) порядок формирования и утверждения справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормочаса работ при определении размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспорт-

ного средства с учетом установленных границ региональных товарных рынков (экономических регионов).

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

С декабря 2016 года вступают в силу новые требования к экспертам-техникам – Приказ от 22 сентября 2016 г. № 277 «Об утверждении требований к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к их профессиональной аттестации, оснований ее аннулирования».

В данном документе обращено внимание на соответствие требований к профессиональному образованию, профессиональной аттестации, профессиональным знаниям экспертов-техников.

В данном документе есть нововведения, касающиеся аттестации эксперта-техника, например, эксперт-техник должен будет пройти профессиональную аттестацию. В целях подтверждения необходимых знаний и умений ФБУ «Росавтотранс» будет направлять кандидату контрольное задание, включающее условие по составлению экспертного заключения в области независимой технической экспертизы транспортных средств по одной из категорий (L, M, N), установленных приложением № 1 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», фото и иные материалы, содержащие информацию, необходимую для составления экспертного заключения в области независимой технической экспертизы транспортных средств, отвечающего Правилам проведения независимой технической экспертизы и Единой методике, а также контрольные вопросы.

Еще один из вопросов, которые затрагивают недобросовестных экспертов-техников. МАК будет принимать решение об аннулировании профессиональной аттестации эксперта-техника по следующим основаниям: установление факта представления экспертом-техником при прохождении им профессиональной аттестации недостоверной информации; неоднократное (два и более) нарушение требований нормативных правовых актов, регулирующих деятельность в области независимой технической экспертизы транспортных средств, которое привело к превышению предела статистической достоверности результатов экспертизы, установленного пунктом 3.5 Единой методики.

Эксперт-техник, в отношении которого принято решение об аннулировании его профессиональной аттестации, вправе подать повторное

заявление о прохождении профессиональной аттестации в ФБУ «Росавтотранс» не ранее чем по истечении 6 месяцев со дня аннулирования профессиональной аттестации.

В связи с изложенной выше информацией по изменению закона об ОСАГО и Приказом от 22 сентября 2016 г. № 277 «Об утверждении требований к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к их профессиональной аттестации, оснований ее аннулирования» возникают вопросы: кто будет проводить экспертизы качества ремонта после ДТП в рамках ОСАГО и обладает ли такими полномочиями эксперт-техник?

Очевидно, в настоящий момент назрела необходимость написания и утверждения программы по повышению квалификации специалистов, которые будут проводить экспертизы по установлению качества ремонта поврежденного в ДТП транспортного средства в рамках ОСАГО. Будет ли это переподготовка специалистов или повышение квалификации, но данная программа обязательно должна включать вопросы, касающиеся современных методов и технологии ремонта транспортных средств и применяемых при ремонте материалов.

При этом должны найти отражение вопросы, касающиеся различных экспертиз качества восстановительного ремонта, т. е.:

- экспертизы соответствия технологий и решений при проведении ремонта методом замены деталей (выполнение замены, применение при замене б/у деталей и т. п.);
- экспертизы качества и соблюдения технологий при проведении ремонта деталей (установление объема рихтовочных работ, частичных замен, устранение перекосов, толщины шпатлевочного слоя и т. п.);
- экспертизы повторного использования деталей разового монтажа;
- экспертизы качества технологии разборки/сборки ТС (условия затяжки болтовых соединений, выполнение регулировок, поломка крепежных элементов и т. п.);
- экспертизы качества материалов и технологий при проведении окрасочных работ;
- экспертизы материалов, используемых в восстановительном ремонте (масла, антифризы, клеи, шпатлевки, грунтовки и т. п.).

А также – экспертизы наличия и существенности недостатков, проявившихся после ремонта, их связи с ДТП и ремонтом, и кроме этого – технологической возможности и экономической целесообразности устранения недостатков, выявленных после ремонта.