**АНАЛИЗ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ПРОВЕДЕНИЮ НЕЗАВИСИМОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПРИ ОСАГО № 001 МР/СЭ, ( далее по тексту Методика № 001 МР/СЭ)**

Анализ методики № 001МР/СЭ проводится с точки зрения ее соответствия гражданскому законодательству, а также с точки зрения ее профессиональной пригодности.

1.) Методика № 001 МР/СЭ является логичным развитием законодательной базы Российского обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в плане пренебрежения к гражданским правам и интересам потерпевших в ДТП, несмотря на словесную декларацию цели их защиты. Прежде всего, потерпевшие имеют право на полное возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств другими лицами. А это значит, что вся процедура определения величины ущерба и качество оформления всех документов должны соответствовать конечной цели – полному возмещению причиненного пострадавшему вреда при обеспечении равенства перед законом всех участников гражданских отношений. Документы, подготовленные в ходе определения величины ущерба должны быть пригодны не только на случай, когда потерпевший пожелает воспользоваться своим правом на страховую выплату, но и на тот случай, когда потерпевший намерен в дальнейшем защищать свои права в суде. Выбор исполнителя независимой экспертизы и оценки должен выполняться при равноправном участии всех заинтересованных сторон. Процедура подготовки и проведения акта осмотра поврежденного имущества не должна отличаться от той, которая предусмотрена для судебного разбирательства. Заказчиком и получателем отчета об экспертизе и оценке должен выступать пострадавший, которому этот отчет (его нотариальная копия) может быть необходим для дальнейшей защиты в суде. В ходе проведения независимой экспертизы и оценки по желанию потерпевшего может определяться не только величина ущерба, предъявляемого к возмещению страховой компании, но и величина дополнительной утраты товарной стоимости (УТС), которую потерпевший намерен предъявить виновнику повреждения. При этом расчет полного ущерба, полученного предъявленным к осмотру имуществом в результате повреждения, может быть выполнен в одном отчете об экспертизе и оценке с выделением суммы ущерба, рассчитанной для предъявления страховой компании. В таком случае и в расчетных документах на оплату услуги эксперта должна быть выделена отдельно сумма расчета дополнительной УТС, не подлежащая компенсации со стороны страховщика. Сумма оплаты потерпевшего за услугу экспертизы относится к той части страховой выплаты, которая соответствует фактически установленной части вреда, и которую в соответствие с п.72 «Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» потерпевший вправе потребовать у страховщика до полного определения размера подлежащего возмещению вреда.

 Рассматриваемая нами методика № 001МР/СЭ предлагает рекомендации по процедурам организации экспертных работ и оформлению документов, не соответствующие интересам защиты потерпевшим своих прав на полное возмещение полученного ущерба, она носит следы явной ангажированности интересами страховых компаний. Кроме того, указанная методика дает неправомерно расширенное толкование роли документов ГИБДД в процессе проведения автотехнической экспертизы, определяя их как основание при фиксации повреждений, полученных транспортным средством в дорожно-транспортном происшествии.

2.) Разработчик методики № 001 МР/СЭ либо слабо представляет себе, либо не умеет выразить то, что является предметом независимой автотехнической экспертизы вообще, и в частности применительно к задачам, поставленным в рамках договора ОСАГО. В соответствие с Положением и Инструкцией об организации производства судебных экспертиз в экспертных учреждениях Министерства юстиции РФ, предметом автотехнической экспертизы являются фактические данные о техническом состоянии транспортного средства, механизме дорожно-транспортного происшествия, дорожной обстановке на месте происшествия и действиях участников происшествия, а также об обстоятельствах, способствовавших возникновению происшествия, которые эксперт-автотехник может исследовать в соответствие со своими специальными познаниями. С учетом предмета доказывания и специализации, автотехническая экспертиза разделяется на следующие виды:

- экспертиза технического состояния транспортных средств (технико-диагностическая экспертиза) ;

- экспертиза механизма различных видов дорожно-транспортных происшествий ;

- экспертиза транспортно-трассологическая (исследование следов и повреждений транспортных средств, участников ДТП);

- экспертиза состояния дороги, дорожных условий и условий окружающей внешней среды;

- инженерно-психофизиологическая экспертиза.

В правилах страхования неоднократно указывается, какой именно вид автотехнической экспертизы должен быть осуществлен независимым экспертом в рамках договора ОСАГО: п.45 «Правил обязательного страхования …» : « Страховщик обязан согласовать с потерпевшим время и место проведения осмотра и (или) организации независимой экспертизы поврежденного имущества…». Далее , п.47 «Правил…»: « В целях выяснения при повреждении транспортных средств обстоятельств причиненного вреда, установления характера повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его ремонта проводится независимая техническая экспертиза транспортного средства,…». Таким образом, задачей автотехнической экспертизы в рамках ОСАГО является исследование технического состояния транспортного средства. Вообще проведение экспертизы технического состояния транспортного средства производится в целях установления:

- наличия и характера технических неисправностей транспортного средства;

- причин и времени возникновения технических неисправностей;

- возможности обнаружения технической неисправности до момента наступления дорожно-транспортного происшествия;

- причинной связи между обнаруженной технической неисправностью транспортного средства и событием происшествия;

- технической возможности предотвращения происшествия при определенном техническом состоянии транспортного средства в момент дорожно-транспортного происшествия;

- обстоятельств, связанных с техническим состоянием транспортного средства, которые способствовали или могли способствовать возникновению дорожно-транспортного происшествия.

Но законодательство об ОСАГО ограничило перечень вопросов, предъявляемых эксперту. В рамках ОСАГО перед экспертом стоят только два вопроса в отношении одного конкретного автомобиля:

- определение наличия и характера технических повреждений транспортного средства;

- определение причин возникновения технических повреждений транспортного средства.

Для ответа на эти вопросы эксперт не должен применять методы комплексной транспортно-трасологической экспертизы, и выполнять углубленный диагностический анализ технического состояния всех систем автомобиля с их разборкой и дефектацией, а ограничивается экспертными исследованиями поврежденных деталей и частей автомобиля. Поэтому информация, переписанная и пересказанная разработчиком исследуемой методики № 001 МР/СЭ из текста инструкции по проведению транспортно-трасологической экспертизы МинЮста РФ и инструкции по диагностике технического состояния автомобилей, выполняемой на станциях технического обслуживания автомобилей, совершенно неуместна и может быть заменена ссылкой на эти инструкции в части проведения экспертных исследований поврежденных деталей и частей транспортного средства.

3.) Что касается технической части, то она является многократно сокращенным и ухудшенным вариантом применяемых ранее методик Р-03112194-0376-98 и Р-03112194-0377-98 и не дает ответов на все вопросы, возникающие при расчете полной стоимости вреда, причиненного транспортному средству, и с учетом особенностей договора ОСАГО, в частности. Отличие методик расчета стоимостей транспортных средств НИИАТ И НАМИ по большому счету заключается только в разных способах определения износа автомобиля. Но это является предметом научных споров. Методика определения износа НИИАТ – это не истина в последней инстанции. Невооруженным взглядом видно, что она основана на статистических исследованиях неизвестно какого времени, объема, локализации и набора параметров и не учитывает конкретные условия эксплуатации конкретного оцениваемого автомобиля. Командный, чиновничий метод определения научной истины, примененный разработчиком анализируемой методики № 001 МР/СЭ относится к запрещенным приемам, не вызывающим уважения в профессиональных кругах. Методика разработана келейно, принятие ее некоторыми уважаемыми структурами произошло безответственно и скоропалительно.

4. ) Методика вызывает критику не только в профессиональном смысле, но и в смысле культуры применяемой русской речи. Например: « Если страховой случай произошел во время действия срока гарантии на транспортное средство потерпевшего, расчет стоимости ремонта проводится по ценам организации, осуществляющей гарантийное обслуживание. Указанное требование применимо, если оно является одним из условий гарантии проведения негарантийного ремонта во время гарантии» стр.53 (Кто-нибудь что-нибудь понял из последней фразы?) Формулировки регламентирующего документа должны быть продуманным, четкими, и однозначными.

5.) Некоммерческая профессиональная организация, принявшая в качестве внутреннего стандарта обсуждаемую нами методику № 001МР/СЭ декларирует низкое качество услуг своих членов и непонимание стоящих перед ними профессиональных задач.

6.) Сам порядок распространения обсуждаемой методики говорит о том, что она не зарегистрирована должным образом, и не является нормативным документом. Это всего лишь текст, содержащий набор пожеланий и заблуждений немногочисленной группы людей, имеющий амбициозный заголовок, а также способ получения дополнительного дохода.