

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ И НЕЗАВИСИМОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗ



М.Е. Воронин

преподаватель кафедры
«Экономика и управление собственностью»
Академии Пастухова,
член НП «Палата судебных экспертов»

В статье рассматриваются границы компетенций экспертов-автотехников и экспертов-техников при проведении экспертиз транспортных средств в настоящее время.

Ключевые слова: независимая техническая экспертиза, судебная экспертиза, эксперт-техник, эксперт-автотехник.

В 2001 году 31 мая принят Федеральный закон № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», которым регламентируется экспертная деятельность, осуществляемая в гражданском, арбитражном, административном и уголовном судопроизводстве.

В соответствии со ст. 41 указанного Закона судебная экспертиза может производиться вне государственных судебно-экспертных учреждений лицами, обладающими специальными знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла, но не являющимися государственными судебными экспертами.

Судебный эксперт – это специалист, которому поручено проведение судебной экспертизы по вопросам, входящим в его компетенцию¹.

В 2002 году 25 апреля в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами, был принят Федеральный закон № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответ-

ственности владельцев транспортных средств» (далее - Федеральный закон «Об ОСАГО»).

В соответствии с п. 7 ст. 12 в первоначальной редакции указанного закона в целях выяснения обстоятельств наступления страхового случая, установления повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его ремонта предписывалось проведение независимой технической экспертизы транспортного средства.

После принятия Федерального закона «Об ОСАГО» в федеральном законодательстве Российской Федерации впервые определены правовые основы совершенно нового вида экспертной деятельности – независимой технической экспертизы транспортного средства при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – независимая техническая экспертиза).

При этом возникла необходимость разграничения компетенций специалистов. Вопросы, касающиеся транспортного средства и процесса движения его по дороге, очень разнообразны и

The author discusses the scope of the competencies of traffic accident experts and technical experts during the examinations of vehicles in the present days.

Keywords: independent technical expertise, forensic expertise, expert technician, traffic accident expert.

относятся к разным областям знаний, которые преподаются в разных ВУЗах на разных специальностях.

Таким образом, и специалисты, имеющие специальные познания в области автотехнических исследований, и эксперты-техники проводят экспертизу транспортного средства (далее – ТС).

Указанные виды экспертной деятельности регулируются разными федеральными законами, не имеющими верховенства друг над другом. Кроме того, эти виды экспертной деятельности принципиально различаются между собой по правовым требованиям к целям, содержанию, объектам и субъектам экспертной деятельности, к порядку ее проведения, к допуску к экспертной деятельности, виду ответственности, методическому и информационному обеспечению, а также к форме представления результатов экспертной деятельности, а следовательно, – и к компетенциям специалистов.

Так в чем же разница между компетенциями указанных специалистов и где разграничение их полномочий? Данный вопрос не теряет актуальности до настоящих дней. Зачастую судьи по ходатайствам адвокатов, представителей назначают проведение автотехнической экспертизы экспертам – техникам, и наоборот, проведение независимой технической экспертизы экспертам – автотехникам. Так есть ли разница и где границы компетенций экспертов?

Эксперт-техник

В соответствии с п. 1 ст. 12.1 Федерального закона «Об ОСАГО» независимая техническая экспертиза проводится в целях:

- установления обстоятельств причинения вреда транспортному средству;
- установления повреждений транспортного средства и их причин (в целях отнесения к страховому случаю);
- установления технологии и методов ремонта;
- установления стоимости восстановительного ремонта.

В соответствии с п. 4. ст. 12.1 указанного закона 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.

В соответствии с п. 2 ст. 12.1 указанного закона независимая техническая экспертиза проводится по правилам, утверждаемым Банком России.

Положением Банка России от 19.09.2014 г.

№ 432-П утверждена Единая методика проведения независимой технической экспертизы.

Состав дисциплин и минимально необходимая трудоемкость их освоения для экспертов-техников закреплены Требованиями к образовательным программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников (утв. Приказом Минтранса России, Минюста России и МВД России от 28 января 2009 г. № 14/24/58 «Об утверждении Требований к образовательным программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников»).

Эксперт-автотехник

В целях реализации Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» издан Приказ Минюста России от 27 декабря 2012 г. № 237 «Об утверждении перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в Федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в Федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России»).

В соответствии с данным приказом, в целях обеспечения единого научно-методического подхода к производству судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, а также повышения оперативности реагирования на потребности современного судопроизводства в использовании специальных знаний утверждены:

1. Перечень родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, согласно приложению № 1 к Приказу.
2. Перечень экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, согласно приложению № 2 к Приказу.

Согласно Перечню родов (видов) судебных экспертиз род автотехнической экспертизы состоит из следующих видов:

- Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП);
- Исследование технического состояния транспортных средств;
- Исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика);
- Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки;

– Исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия.

Согласно Перечню экспертных специальностей выделены следующие специальности по видам автотехнической экспертизы:

13.1 Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия;

13.2 Исследование технического состояния транспортных средств;

13.3 Исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика);

13.4 Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки;

13.5 Исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия.

Состав тем, их содержание и методические рекомендации по их изучению для экспертов-автотехников закреплены Приказом Минюста России от 20 сентября 2004 года № 154 «Об утверждении программы подготовки государственных судебных экспертов государственных судебно-экспертных учреждений Министерства Юстиции Российской Федерации по автотехнической экспертизе».

В силу ст. 41 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» действия данного закона распространяются на судебно-экспертную деятельность лиц, не являющихся государственными судебными экспертами. В соответствии с нормами процессуального законодательства Российской Федерации судебная экспертиза может производиться вне государственных судебно-экспертных учреждений лицами, обладающими специальными знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла, но не являющимися государственными судебными экспертами.

Таким образом, автотехническая и независимая техническая экспертизы являются принципиально разными видами экспертиз, а эксперт-техник и эксперт-автотехник являются экспертами разных экспертных специальностей с разными компетенциями.

Отличается и методическое обеспечение данных видов экспертной деятельности.

Специально для экспертов-техников Банком России разработана Единая методика и единые требования для проведения независимой технической экспертизы.

Требования Единой методики не затрагивают вопросы автотехнической экспертизы, разрешаемые экспертами-автотехниками в рамках

Федерального закона от 31 мая 2001 г. N 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».

Кроме того, эксперты-автотехники и эксперты-техники при их подготовке получают знания в разных областях науки и техники и в разном объеме.

В соответствии с Требованиями к образовательным программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников (утв. Приказом Минтранса России, Минюста России и МВД России от 28 января 2009 г. N 14/24/58) обязательный минимум содержания образовательной программы профессиональной переподготовки экспертов-техников по дисциплине «Методические основы и положения по установлению причин возникновения технических повреждений транспортного средства» требует для освоения всего 56 аудиторных часов.

В рамках данных 56 часов указанной дисциплины достаточно поверхностно изучаются методы установления причин возникновения технических повреждений, в том числе основы транспортно-трасологической, металловедческой, пожаротехнической экспертиз, экспертизы лакокрасочных материалов, экспертизы по исследованию технического состояния транспортных средств, а также других видов судебных экспертиз, предназначенных исключительно для установления причин возникновения технических повреждений транспортного средства.

Установление причин возникновения технических повреждений транспортного средства изучается в целях отнесения их к рассматриваемому событию повреждения транспортного средства.

Таким образом, в рамках 56 часов одной дисциплины эксперт-техник изучает основы как минимум 9 различных видов экспертиз.

Программа подготовки экспертов-техников не включает в себя исследование обстоятельств ДТП, исследование технического состояния транспортных средств, исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия, исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия.

Каждая из названных экспертиз является самостоятельным видом судебных экспертиз, предусмотренных Перечнем родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в Федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России (утв. Приказом Минюста России от 27 декабря 2012 г. № 237 «Об утверждении перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в Федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных

экспертиз в Федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России»).

Приказом Минюста России от 20 сентября 2004 года № 154 «Об утверждении программы подготовки государственных судебных экспертов государственных судебно-экспертных учреждений Министерства Юстиции Российской Федерации по автотехнической экспертизе» утверждена программа подготовки экспертов-автотехников, согласно которой минимальный курс обучения составляет 104 учебных часа по каждой из пяти экспертных специальностей, то есть не менее 516 часов по всему роду автотехнической экспертизы.

Обучения в количестве 516 часов и 56 часов явно не сопоставимы. А именно: эксперт-техник имеет глубокие специальные познания в области определения технологии и расчёта стоимости восстановительного ремонта ТС, и только общие поверхностные знания эксперта-трассолога, пожаротехника, эксперта по исследованию лакокрасочных покрытий.

Для чего эксперту-технику необходимы поверхностные знания во всех областях экспертизы, объектом которых является транспортное средство?

В соответствии с п. 1.1. Единой методики, утверждённой Банком России, эксперт-техник проводит первичное установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт, и только во время осмотра транспортного средства составляет Акт осмотра, где указывается информация, в том числе о пробах и элементах транспортного средства, взятых для исследования (с описанием причины, вида и цели исследования).

В соответствии с п. 2.4. Единой методики, если для установления обстоятельств и причин образования повреждений транспортного средства требуются знания в специальных областях науки и техники, то проводятся исследования в рамках экспертиз по соответствующим экспертным специальностям.

Именно поэтому законодатель четко разделил компетенции экспертов и обязал эксперта-техника в случае необходимости инициировать проведение необходимого вида экспертизы, изъять объекты для исследования и сформулировать вопросы для автотехника с соответствующей экспертной специальностью.

Так как эксперт-техник, имеющий специальные познания в области технологии и расчёта стоимости восстановительного ремонта ТС, не имеет познаний в области проведения исследования обстоятельств ДТП, трассологической, пожаротехнической и других видов экспертиз, то для проведения вышеуказанных специальных видов экспертиз привлекаются эксперты с соответствующей подготовкой.

Эксперт-техник, как это предписано законодателем, должен выполнять работу как «эксперт» при определении технологии восстановительного ремонта ТС, расчёте стоимости ремонта и как «техник» - при осмотре ТС. То есть выявлять, упаковывать и документировать в Акте осмотра ТС следы, объекты, которые могут участвовать в качестве объектов исследования при проведении других видов специальных экспертиз, решать другие вопросы для достижения единого мнения всеми участниками осмотра в досудебном порядке.

Таким образом, эксперт-техник обязан выявить, что перед ним объект, например, трассологической экспертизы и стороны не находят согласия именно по данному виду экспертизы. Его задача: квалифицированно зафиксировать (сфотографировать) следы, описать их в Акте осмотра, а в большинстве случаев сразу же в Акте осмотра указать, что для разрешения разногласий необходимо проведение специальной экспертизы по вопросам страховщика или пострадавшего. А именно: сразу отобрать и направить объекты исследования, например, эксперту-автотехнику или эксперту-пожаротехнику.

Эксперт-техник фактически выполняет те же действия, что и криминалист при осмотре места происшествия с оформлением протокола осмотра места происшествия. Его задача заключается в оформлении не протокола осмотра, а Акта осмотра ТС. Изъятие, упаковка следов и объектов производится по тем же правилам, что и при осмотре места происшествия. Различие в том, что Акт и упаковку объектов подписывают не понятия, а страховщик, потерпевший или страхователь.

В содержании акта осмотра должно быть отражено единое мнение сторон, в том числе и об отнесении повреждений ТС к данному ДТП. Если стороны сомневаются, то эксперт-техник объясняет им свою точку зрения с использованием своих знаний и опыта. После достижения единого мнения всеми участниками осмотра ТС подписывается бесспорный Акт осмотра ТС. Далее производится обычное назначение технологии и расчет стоимости восстановительного ремонта. На практике этим заканчиваются не менее 97% всех осмотров ТС. В оставшихся 3–5% случаев, когда стороны не достигли соглашения между собой, в Акте осмотра указываются замечания сторон с приведением разногласий, затем назначается экспертиза в специализированное экспертное учреждение, которое имеет в штате профессиональных экспертов (трассологов, химиков, автотехников и т. д.). Ставятся вопросы и затем проводятся, как правило, комплексные экспертизы с предоставлением образцов, которые ранее экспертом-техником изымались и фиксировались в Акте осмотра ТС.

Таким образом, эксперт-техник в пределах своей компетенции проводит осмотр поврежденного транспортного средства, а в случае необходимости обеспечивает документирование и отбор объектов исследования для других экспертов, в том числе для экспертов-автотехников. Тем самым сокращается время для разрешения спора, возмещения ущерба потерпевшему и начала восстановительного ремонта. Сокращение времени обеспечивается за счет того, что в случае возникновения спора, эксперт-техник сразу определил причину спора, без задержек указал на необходимость проведения той или иной специальной экспертизы, поставил на разрешение экспертов необходимые вопросы, отобрал объекты и образцы для исследования. Последующие специальные экспертизы могут выполняться уже по собранным доказательствам – объектам для исследования без предоставления ТС. Поэтому законодатель в ст.ст. 12, 12.1 Федерального закона «Об ОСАГО» не предусмотрел обязанности представления транспортного средства для повторного осмотра.

Особенность в подготовке эксперта-техника заключается в том, что на него законодатель возложил обязанность в рамках проведения независимой технической экспертизы определять относимость повреждений к данному виду ДТП, а в случае возникновения сомнений – подготовить базу и правовую основу для проведения других специальных видов экспертиз.

Ранее работу эксперта-техника выполняли специалисты по оценке (оценщики), которые не сдавали специального квалификационного экзамена по определению технологии ремонта транспортных средств и оценке его стоимости, а осуществляли свою деятельность на основании обучения по специальности «Оценка стоимости предприятия (бизнеса)» и членства в саморегулируемой организации. Оценщики, не являясь специалистами в области технологии ремонта транспортных средств, допускали большое количество ошибок, что вело к необоснованным расходам страховщиков либо нарушению прав потерпевших в ДТП.

Введение специальности эксперта-техника и Реестра экспертов-техников осуществлено законодателем для того, чтобы повысить квалификацию оценщиков, определяющих стоимость восстановительного ремонта ТС, дать им дополнительные знания и затем аттестовать в квалификационной комиссии и тем самым перейти к единому государственному экспертному стандар-

ту определения стоимости восстановительного ремонта ТС.

Исследование обстоятельств ДТП, установление механизма ДТП, соответствия повреждений механизму ДТП – это очень сложные вопросы и решаются они обычно при проведении автотехнической экспертизы, а зачастую и пожаротехнической, физикохимической или комплексной экспертиз.

Подразумевается, что все эксперты-техники должны иметь базовые знания по соответствующим видам экспертиз в объеме, необходимом для отбора объектов для исследования и постановки вопросов.

Автотехник – это профессия, требующая серьезных знаний, базирующихся на фундаментальных исследованиях, преподается в ВУЗах со сдачей квалификационного экзамена по каждой из экспертных дисциплин. При положительной сдаче экзаменов уже эксперту-автотехнику выдается диплом установленного образца с долгожданной фразой «диплом дает право на ведение профессиональной деятельности»...

Литература

1. Андрианов Ю.В. Экспертиза транспортных средств при ОСАГО. М.: Международная академия оценки и консалтинга, 2008.
2. Дорофеев С.А., Жаров Д.М., Ивановский А.Е. и др. Независимая техническая экспертиза транспортных средств. Учебник. – М.: Московский финансово-промышленный университет «Синергия», 2016.
3. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Учебно-методическое пособие для экспертов под редакцией доктора юридических наук профессора Ю.Г.Корухова. Библиотека эксперта – М.: ИПК РФЦСЭ. 2006.
4. РД 37.009.015-98. Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления. Москва, 1998.
5. Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО N 001MP/СЭ. Москва, 2004.
6. Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки. Методическое руководство для судебных экспертов. (утв. Минюстом России). Москва, 2013.

¹ В данной статье: компетенция – совокупность юридически установленных полномочий, прав и обязанностей конкретного органа или должностного лица