

Российский союз автостраховщиков (РСА) подготовил единую методику расчета ущерба от ДТП, которая должна сократить количество споров между страховщиками и автовладельцами.

В распоряжении «Ведомостей» оказались подготовленные РСА проекты единой методики оценки ущерба от ДТП, а также концепции стандарта досудебного урегулирования убытков между страховщиками и потребителями. Разработать эти документы должен был Минтранс, но за 11 лет, прошедших с вступления в силу закона об ОСАГО в 2003 г., так и не сделал этого (почему – представитель ведомства не комментирует). Страховщиков такое положение дел устраивало: они могли рассчитывать ущерб по-своему – до тех пор, пока летом 2012 г. пленум Верховного суда не распространил на ОСАГО закон «О защите прав потребителей».

После этого страхователи стали взыскивать в судах не только разницу в оценке ущерба, но также штрафы, неустойку и моральный вред. Количество споров резко выросло – суды оказались перегружены исками к страховщикам, сетовали представители судебной системы.

Игра стоит свеч. Средняя выплата по ОСАГО у страховщика, по данным РСА, составляет 36000 руб., у судей – 50000 руб. (без учета неустоек и проч.). В сентябре 2013 г., по данным РСА, суд устанавливал размер уже каждой шестой выплаты (17,4%).

Поэтому союз, объединяющий страховщиков ОСАГО, занялся созданием единой методики – вместе с Центробанком, к которому скоро должны перейти полномочия по принятию единой методики. В марте Госдума собирается принять поправки в закон об ОСАГО – в частности, передающие эти полномочия от Минтранса к ЦБ. Представитель ЦБ «присутствует при экспертных советах, занятых разработкой методики», подтвердил «Ведомостям» представитель Банка России, заверив, что регулятор отнесется к подготовленным РСА документам «со всей серьезностью».

«Ее [методики] отсутствие приводит к существенным расхождениям при оценке ущерба и является причиной большинства конфликтных ситуаций между страховыми компаниями и страхователями», – говорит президент РСА Павел Бунин. Союз уже подготовил два из трех ключевых документов будущей методики – правила проведения

экспертизы и определения стоимости восстановительного ремонта – и на этой неделе передаст их ЦБ.

Единая методика может снять до 70–80% споров в ОСАГО, а до автовладельцев начнут доходить реальные выплаты, что уходят от страховщиков на оплату деятельности юристов, считает руководитель управления методологии обязательных видов «АльфаСтрахования» Денис Макаров. По мнению Бунина, методика «позволит сократить разрыв между оценками разных экспертов до 10% от величины ущерба» (пока проект предполагает 15%, см. врез).

Последняя из трех составляющих методики – единые ценовые справочники для 12 территориальных зон – будет готова к июлю, рассчитывает представитель РСА. В них войдут данные о стоимости 80 млн наименований запчастей 67 марок автомобилей, цены нормочасов и отдельных ремонтных работ.

«Справочники будут определять порядок расчета размера расходов на запасные части и стоимость лакокрасочных материалов, проведения работ, а также порядок расчета износа деталей и стоимость годных остатков, – объясняет Бунин. – Если все эксперты будут действовать в соответствии с едиными правилами, то споров возникать не будет, а от этого выиграют и страховщики, и страхователи».

«Для определения цен на запчасти будет изучаться реальная стоимость запчастей, поставляемых конкретными поставщиками, с учетом таможенных и иных факторов, которые определяют конечную стоимость запчастей в стране», – обещает Макаров.

Документы учитывают справочники производителей и базы стоимости восстановительного ремонта (Audatex, Silver DAT II, MotorWert), а нормочас и запчасти различаются в Архангельске и Владивостоке, именно поэтому никто сейчас не стремится заявить о готовности методики, идет работа над ее совершенствованием, замечают в РСА.

Проект единой методики оценки ущерба описывает трудозатраты на различные работы и содержит приложения с описанием, какие детали можно ремонтировать, а какие – нет, по рекомендациям производителей. Например, Chrysler допускает ремонт любых

деталей, а Audi обязывает заменять детали с изломами.

Также страховщики решили проблему выбора экспертов-оценщиков. Согласно проекту правил проведения экспертизы, если у страховой компании уже есть контракт с экспертом-оценщиком, страхователю ничего не остается, как воспользоваться его услугами.

«Это нормальный порядок, который вытекает из логики любого вида страхования, – считает Макаров. – У страховщика есть право осмотра поврежденного транспортного средства, которое он делегирует экспертной организации, с которой работает по договору. У владельца поврежденного имущества, соответственно, есть предусмотренная законом обязанность продемонстрировать поврежденное транспортное средство».

Применение единой, обязательной для всех методики покончит с «практикой недобросовестных автоюристов», надеется президент РСА.

Методика нужна, но пока она сырая, считает Николай Тюрников, гендиректор ООО «Главстрахконтроль», клиенты которого за три года отсудили у страховщиков 1 млрд руб. Например, 15-процентная разница в оценках экспертов не распространяется на расчеты стоимости «с износом», что не только ставит под сомнение корректность методов расчета, но и создает недобросовестным участникам рынка возможности для занижения стоимости восстановления, отмечает Тюрников: «При годовых выплатах в 60 млрд руб. экономия на износе может достигать 9 млрд руб.».

Если ЦБ будет утверждать методику, «то отвечать за поддержание будет разработчик – РСА. Минтранс с этой задачей не справился», уверен Макаров.

«Логика этого документа у всех своя, в ЦБ будут внимательно оценивать логику страховщиков, чтобы потом суды и потребители не посчитали, что их логику не учли», – замечает человек, знакомый с позицией ЦБ.

Предел погрешности

15% – такое расхождение от размера восстановительных расходов в результатах расчетов, проведенных разными специалистами, признается находящимся «в пределах статистической достоверности за счет использования разных технологических решений и погрешностей расчета». Этот предел погрешности не применяется при проведении расчета с использованием замены деталей на бывшие в употреблении.

Источник: [Ведомости](#), № 27, 18.02.14

Автор: Нехайчук Ю.