

Минтранс подготовил изменения в правила оценки ущерба от ДТП при осуществлении выплат по ОСАГО. Цель поправок, с которыми ознакомились «Известия», – формирование адекватной суммы возмещения на восстановление транспортного средства. Это позволит снизить число споров между автомобилистами и страховыми компаниями по поводу размера компенсации и даст автомобилистам больше шансов на справедливую компенсацию без привлечения независимых экспертов.

Проект постановления правительства вносит поправки в действующие правила определения расходов на восстановление транспортного средства, поврежденного при ДТП. Эти правила были приняты правительством в 2010 году в соответствии с законом об ОСАГО. Практика их применения, говорится в пояснительной записке к проекту постановления, показала, что возможно получение различной суммы на восстановление автомобиля с помощью разных экспертов, к услугам которых прибегают страховые компании и автовладельцы. В результате возникает большое число судебных разбирательств.

Действующие сейчас правила не содержат детальной методики определения стоимости запасных частей. В результате на практике эксперты-техники, для того чтобы получить среднее значение, используют открытые данные, при этом вправе обратиться к любым источникам информации. Поэтому разные эксперты могут давать разные оценки, отличающиеся в разы, сказали «Известиям» опрошенные участники страхового рынка.

В связи с этим Минтранс 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.

– После сравнения цен предлагается рассчитывать среднюю стоимость необходимой детали. При отсутствии официальных дилеров сравниваются цены не менее чем пяти юридических лиц, магазинов, осуществляющих розничную продажу оригинальных запчастей, – сообщили «Известиям» в Минтрансе.

При этом по-прежнему при расчете расходов на ремонт транспортного средства

предполагается учитывать износ (амортизацию) комплектующих изделий, подлежащих замене.

Водитель привлекает независимого эксперта, если он не согласен с суммой, которую ему выделяет страховая компания виновника ДТП или страховщик, который продал ему полис. По закону техническую экспертизу транспортного средства вправе проводить лица, прошедшие профессиональную аттестацию и внесенные в госреестр экспертов-техников. Стоимость такой оценки автомобиля после ДТП варьируется от нескольких тысяч рублей до десяти тысяч рублей и выше в зависимости от повреждений. Помимо того, услуги юристов по ведению дела в суде стоят в районе 10–20 тыс. рублей в зависимости от суммы взыскания и сложности дела. Более того, как подметил эксперт центра «Общественная дума» Дмитрий Липатов, в процессе судебного разбирательства может потребоваться третья экспертиза. После вынесения решения суда эти расходы ложатся на проигравшую сторону. К тому же, по словам эксперта, пока длится процесс, ремонт автомобиля не проводится, поскольку в противном случае суд не сможет назначить новую экспертизу.

– В итоге затраты на судебное разбирательство по ОСАГО запросто могут превысить разницу в оценке, а само разбирательство потребовать массу времени и нервов, – отметил Липатов.

Официальной статистики по таким делам нет. Но, по экспертным оценкам, примерно 70% автовладельцев соглашались с размером выплаты страховой компании, около 30% – подают исковое заявление в суд. Но в дальнейшем две трети из них отзывают иски из-за возникающих юридических препон, а также в связи с тем, что допрасходы на суд оказываются сопоставимы с той суммой, которую можно дополучить в случае удовлетворения иска. В пользу автовладельцев решение выносят примерно по 65–75% всех подобных дел о возмещениях по ОСАГО.

Участники страхового рынка подчеркивают необходимость создания и принятия единой методики определения размера ущерба от ДТП. По мнению начальника инженерного отдела управления урегулирования убытков «АльфаСтрахования» Юрия Иванова, такая методика позволит решить большую часть проблем.

– Если говорить более конкретно, то 70–80% споров, касающихся ОСАГО, просто не состоится. Споры могут остаться в следующей плоскости: менять запчасть или

проводить ремонт [действующее законодательство предусматривает право страховщика по согласованию с потерпевшим автовладельцем организовать и оплатить ремонт машины; принятые в июне 2014-го поправки в закон об ОСАГО дадут автовладельцам право выбора способа возмещения вреда – или деньги, или ремонт]. Но в любом случае основная масса проблем будет решена, – считает Иванов.

Руководитель департамента по страхованию имущества и автострахованию страховой группы «УралСиб» Мария Барсова соглашается, что для стабилизации рынка необходима стандартизация ключевых параметров. В то же время, по ее словам, опираться только на прайс-лист дилера в определении стоимости детали довольно опасно. Дело в том, что может возникнуть ситуация, когда недобросовестный продавец начнет диктовать необоснованные условия, завысив цены в несколько раз.

В свою очередь, начальник управления урегулирования убытков по автострахованию и страхованию автогражданской ответственности СОГАЗа Алексей Карпицкий отметил, что предложенный Минтрансом вариант требует детального обсуждения в экспертном сообществе и до его результатов на текущий момент затруднительно дать качественную оценку инициативе Минтранса. Кроме того, в настоящее время проект единой методики оценки ущерба от ДТП разрабатывает Российский союз автостраховщиков.

Источник: [Известия](#) , 11.07.14

Автор: Ширманова Т.