

Минтранс подготовил проект приказа о правилах проведения независимой техэкспертизы транспортного средства. Документ должен сделать оценку ущерба в ДТП единообразной и уменьшить количество споров клиентов со страховщиками в ОСАГО. Однако окончательно погасить конфликты по поводу достаточности выплат правила не помогут: пока нет единой методики расчета стоимости восстановительного ремонта, страховщики будут, по словам наблюдателей, занижать выплаты на треть.

Вчера Минтранс опубликовал проект приказа «Правила проведения независимой технической экспертизы транспортного средства». До сих пор эксперты в своей оценке повреждений ДТП готовили для страховщиков заключения по правилам постановления правительства №238 от 2003 года. В этом скромном по объему документе рассказывалось о цели экспертизы (наличие, характер, стоимость ремонта повреждений) и фиксировался запрет аффилированности экспертов со страховщиками. Новый документ регламентирует процедуру подробнее, описывая, в частности, ключевые понятия, используемые экспертами.

Как заявили «Ъ» в Российском союзе автостраховщиков (РСА), проблема расчета затрат на проведение восстановительного ремонта и выплаты ОСАГО остается достаточно острой, «так как порой значительно отличается от реальных затрат потерпевшего». Президент Московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин так оценил в беседе с «Ъ» занижение выплат: «По некоторым оценкам, те, кто обращаются в суд по поводу нехватки выплаты, как правило, добиваются в судебном порядке добавки от страховщика в 15–30%».

По данным РСА, опыт последних лет показывает, что сборы страховщиков в ОСАГО растут (от 2109 руб. в среднем по стране в 2007 году до 2673 руб. в 2011-м) в отличие от выплат: 23327 руб. – средняя выплата в 2007 году и 23325 руб. – в 2011-м. Примечательно, что компенсационные выплаты самого союза (по долгам страховщиков-банкротов) существенно выше среднерыночных: размер средней выплаты РСА по стране – 48,4 тыс. руб.

Впрочем, по мнению замглавы «РЕСО-Гарантии» Игоря Иванова, масштабы проблемы

«недовыплат» «значительно преувеличены молвой и подпитываются теми независимыми экспертами, которые стараются максимально угодить заказчику-физлицу». В его компании доля жалоб по ОСАГО составляет 3,1% числа заявленных и урегулированных убытков, суммы возмещения касаются 74% жалоб по ОСАГО. «Однако надо учесть, что среди этих жалоб много недовольных отказом оплатить ремонт ранее полученных повреждений, которые не имеют отношения к данному ДТП», – сетует господин Иванов.

Тем не менее страховщики ожидают от правил Минтранса уменьшения количества споров с клиентами. Как заявил «Ъ» глава департамента экспертизы убытков по автотранспорту Московской региональной дирекции ОАО СК «Альянс» (товарный знак – РОСНО) Андрей Чечелов, «усовершенствование правил позволит сделать шаг к более цивилизованному взаимодействию участников рынка ОСАГО. Клиент сможет на практике ощутить преимущества за счет того, что заключения о стоимости ремонта станут более единообразными и можно будет проверить их на соответствие стандартам, описанным в правилах».

По мнению Игоря Иванова, правила снимут многие дискуссионные моменты, «но до конца споры не уйдут. Проблема не в качестве правил, а в качестве закона об ОСАГО, который предусматривает выплату возмещения с учетом износа деталей. К сожалению, без увеличения тарифов по ОСАГО снять проблему выплат с учетом износа невозможно. Пока будет учитываться износ, будут недовольные выплатами». По мнению специалистов РСА, решить проблему поможет создание единой методики расчета стоимости восстановительного ремонта.

«Проблема вечна, – уверен Виктор Травин. – Пока экспертизу в ОСАГО назначает страховщик, а не третье независимое лицо, какими бы правила ни были, аффилированный со страховщиком эксперт-техник найдет способ занижить сумму выплаты».

Как рассказали, в свою очередь, «Ъ» в Минтрансе, работа над приказом началась около полугода назад, его подписание ожидается через два-три месяца, утверждают в пресс-службе министерства.

Формула ущерба

В новом проекте приказа Минтранса на 20 страницах дано описание повреждений, например: вырыв – полное отделение (с отрывом) от узла, агрегата, детали ТС его фрагмента; задир – одностороннее без отрыва отделение поверхностного слоя части, детали ТС с образованием заусениц, полосок. Кроме того, приведена конечная формула расчета стоимости ремонта:

$$C_{вр} = P_p + P_m + P_z$$

где $C_{вр}$ – стоимость ремонта (руб.); P_p – расходы на проведение работ (руб.); P_m – расходы на материалы (руб.); P_z

зч

– расходы на части, узлы, агрегаты и детали, используемые при ремонте (руб.).

Источник: Коммерсантъ, № 24, 10.02.12

Автор: Гришина Т.