

Занижение стоимости восстановительного ремонта автомобиля и величины страхового возмещения – постоянная практика в России.

Автоэкспертизу проводят оценочные компании, которые заинтересованы иметь в заказчиках страховую компанию и потому часто идут на уступки страховщикам, занижая страховые выплаты.

Как получить реальную величину страхового возмещения? Рекомендации эксперта Надежды Божановой.

1. Скрытые дефекты

Некоторые повреждения носят скрытый характер. Порой для их обнаружения требуется вскрытие или удаление ряда элементов автомобиля, а это дополнительное время и финансовые затраты, которых оценщики стараются избегать.

Водитель Lexus в Петербурге попал в аварию, прошел оценку у оценщика и получил от страховой компании выплату в 181 тыс. рублей. Однако на СТО официального дилера (машина была на гарантийном обслуживании) до начала ремонта обнаружились скрытые дефекты. Страховая компания на вызовы не отвечала, своего представителя на СТО не прислала. Автовладелец подтвердил повреждения дефектными ведомостями, заказами-нарядами с перечнем повреждений, включая скрытые, актами приема-сдачи работ и обратился в суд. Его требования были удовлетворены – за обнаружение скрытых дефектов страховой компании пришлось увеличить сумму страховых выплат в 2,5 раза (постановление ФАС Северо-Западного округа от 26.07.2011 по делу №А56-2605/2010). Кстати, скрытые повреждения могут быть обнаружены как до ремонта, так и во время него – их нужно оформить и обратиться в страховую компанию за возмещением ущерба.

На практике многие пострадавшие водители не хотят тратить время и деньги, чтобы доставить свою машину на СТО, где можно выявить скрытые повреждения, например, перекос некоторых частей кузова и др. Такой подход на руку страховщикам. Сэкономив на установлении истинного масштаба ущерба, автовладельцы могут потерять весьма прилично.

2. Справка ГИБДД

Сегодня ГИБДД включает в справку о ДТП далеко не все поврежденные элементы. Причин немало – халатность, темное время суток, сложность ДТП, грязная машина и т.д.

Оценочные компании при установлении ущерба пользуются этим и стараются фиксировать лишь повреждения, отраженные в справке инспекции. Если у автовладельца появляются претензии к оценке автоэксперта, оценщик тут же отправляет страхователя в ГИБДД – дописать в инспекции поврежденные элементы. А если инспекция находится в другом районе или регионе, что довольно часто встречается, на плечи страхователя могут свалиться дополнительные финансовые и временные затраты. Потому автовладельцы часто отказываются от своих претензий. На это и рассчитывают страховые компании.

Запомните: направление в ГИБДД за уточнениями и дописыванием подтверждений – это произвол оценщиков, т.к. справка инспекции не является официальным документом для определения материального ущерба.

Автобус, приобретенный в лизинг и застрахованный по каско, попал в ДТП и получил повреждения. Основываясь на справке ГИБДД, оценщики насчитали ущерб на 64 тыс. рублей, а независимый оценщик оценил его в 211 тыс. рублей. Владелица автобуса обратилась в суд, который признал ее правоту и указал, что справка ГИБДД и акт осмотра, на которые сослалась страховая компания, хотя и фиксируют перечень полученных автобусом повреждений, но сами по себе не могут подтверждать стоимость восстановительного ремонта этих повреждений. В данном случае для доказательства правильности оценки требуются документы, которые непосредственно устанавливали бы стоимость ремонта (постановление ФАС Северо-Западного округа от 23.12.2008 по делу №А56-9150/2008).

3. Учет износа поврежденных деталей

С 2010 года в российских судах появилась единая позиция – при расчете стоимости восстановительного ремонта учитывать износ поврежденных деталей, частей, узлов и агрегатов. При этом размер износа не может быть выше 80% стоимости. Вместе с тем минтранс выпустил Приказ №20 от 25.01.2011, утверждающий номенклатуру деталей, узлов и агрегатов, для которых устанавливается нулевое значение износа при расчете размера расходов на запчасти при восстановительном ремонте.

Запомните: если деталь вашего автомобиля указана в утвержденной номенклатуре минтранса, то страховщики и оценщики должны пересчитывать замену запчасти как новой, сколько бы километров ни прошел автомобиль.

4. Расчет физического износа оцениваемого автомобиля

Износ автомобиля рассчитывается исходя из фактического срока эксплуатации, который можно определить по учетным данным паспорта транспортного средства. Однако тут скрыт «подводный камень», которым при определении износа автомобиля оценщики и страховщики нередко злоупотребляют.

Запомните: начало фактического срока эксплуатации автомобиля исчисляется с того времени, как автомобиль начал эксплуатироваться фактически, а не с года его выпуска. Временная разница между выпуском автомобиля и началом его эксплуатации может быть значительной. Таким образом, оценщики могут необоснованно увеличить физический износ автомобиля и уменьшить стоимость запчастей.

5. Окраска

Методическое руководство РД 37.009.015-98 определяет, что при оценке окрасочных работ автоэксперт должен исходить из необходимости полной (а не частичной) окраски всех замененных и подвергшихся сварке, рихтовке, правке окрашиваемых деталей. Частичная окраска «пятном с переходом» возможна только по рекомендации

завода-изготовителя. На практике автоэксперт чаще всего пренебрегает этими требованиями и назначает частичную или просто наружную окраску кузовного элемента.

Автовладельцам, чьи автомобили обладают действующей гарантией на окрасочное покрытие, рекомендую при выборе стоимости по окрасочным материалам назначать расценки фирменного сервиса.

Оценщики часто «забывают» включать в оценку стоимости окраски подготовительные работы (например операция по подбору цвета эмали), которые проводятся при окраске каждого (подлежащего окраске) кузовного элемента автомобиля.

Автоэксперты не любят учитывать большой объем постремонтных операций: демонтаж – монтаж деталей, регулировка установки колес, ремонт противошумного покрытия днища и колесных арок, слив – заливка охлаждающей жидкости (тосола), заправка фреона в систему кондиционирования и т.д. Также в калькуляцию ремонта часто не входят необходимые для этого материалы: тосол, фреон, антикоррозийная мастика, противошумное покрытие, герметик, мелкие детали для установки снятых элементов.

Между тем трудоемкость вспомогательных работ велика (например, снятие-установка силового агрегата для доступа к элементам моторного отсека, разборка-сборка для доступа к основанию кузова, дверей и т.д.) и может превышать стоимость самого ремонта.

Автоэксперты стремятся не включать эти расходы в калькуляцию ремонта, мотивируя это «отсутствием необходимости» в данной операции при ремонте, хотя в комплексах работ четко определен весь объем демонтажа-монтажа (разборки-сборки), необходимый для проведения конкретных ремонтных работ или просто окраски кузовных элементов.

6. Стоимость запчастей и материалов

Если страховой случай произошел во время действия срока гарантии на автомобиль, то

расчет стоимости ремонта проводится по ценам организации, осуществляющей его гарантийное обслуживание.

В определении рыночной стоимости запчастей и материалов надо быть осторожным. Сегодня наиболее предпочтительной и достоверной информацией считаются цены сделок купли-продажи.

На практике стоимость запчастей для ремонта выбирается из прайс-листов российской компании «Экзист» (www.exist.ru), специализирующейся на продаже запчастей для автомобилей с головным офисом в Москве и филиалами практически во всех регионах РФ. Потому суды признают цены этой компании как надлежащее основание для расчетов цены на запчасти.

Однако здесь тоже нужно проверять работу автоэксперта. Оценщик может занижить стоимость запчастей, если выберет стоимость детали с более долгим сроком поставки: это будет дешевле, тогда как сроки проведения ремонта подразумевают оперативную доставку необходимых запчастей.

Стоимость запасных частей можно занижить, если автоэксперт не учтет региональный коэффициент (стоимость доставки в зависимости от удаленности региона от головного офиса в Москве), цена доставки в стоимости запчасти может составлять от 10% до 50%.

Сегодня суды придерживаются позиции: при составлении отчета оценщиками должны применяться средние цены на материалы и запчасти, сложившиеся в конкретном регионе ремонта автомобиля (постановление ФАС Северо-Западного округа от 14.12.2010 по делу №А13-1108/2010).

Источник: [Российская газета](#) , № 223, 27.09.12

Автор: Бухарова О.