

В многолетних спорах потребителей и страховых компаний о размере выплат по ОСАГО может быть поставлена точка. Российский союз автостраховщиков (РСА) намерен взяться за разработку правил единой техэкспертизы, которая унифицирует подход к оценке последствий ДТП. Это позволит избежать до 95% судебных разбирательств по автострахованию, утверждают участники союза в письме к депутатам Госдумы. В нем они просят полномочий для утверждения техрегламента.

Отсутствие единой методики при оценке суммы ущерба после ДТП вызывает большое количество разногласий между страхователями и страховщиками, которые зачастую приходится решать в судебном порядке. Выборочный анализ выплат по судам в крупнейших компаниях за четвертый квартал 2012 года в сравнении с четвертым кварталом 2011 года показал рост в диапазоне 50–70%. Более релевантные данные члены союза намерены получить после анализа судебной статистики за первое полугодие 2013 года.

Как стало известно РБК daily, чтобы решить эту проблему, Российский союз автостраховщиков намерен получить полномочия по написанию стандартов единой техэкспертизы для автомобилей, попавших в аварию. Такое предложение содержится в письме, которое члены правления РСА утвердили и уже направили в Госдуму. «Одна эта мера способна снять все разговоры о том, много платят страховщики или мало», – рассказал РБК daily автор письма, зампредседателя комитета методологии РСА Михаил Порватов.

По словам президента РСА Павла Бунина, при наличии единой методики сразу будет решено 70–80% возникающих споров при урегулировании убытков, а в дальнейшем этот показатель составит 90–95%. Если инициатива будет утверждена вместе с еще одним предложением РСА – союз хочет обязать клиентов обращаться сначала к страховщику и только затем в суд, – страховщики смогут обезопасить себя от непрогнозируемых судебных издержек.

Когда дело доходит до суда, из-за отсутствия единых правил техэкспертизы страховщики имеют дело с дополнительными проблемами. Как рассказал РБК daily

председатель комитета методологии РСА Евгений Уфимцев, сейчас страховщики работают с разными зарубежными методиками оценки последствий ДТП. Разница в подсчетах финансового возмещения при одном убытке может превышать 30%, и при возникновении споров все варианты страховщики приносят в суд. «В такой ситуации суд выбирает максимальную сумму, чтобы не обидеть страхователя», – отметил г-н Уфимцев. Экспертиза, существующая при судах, обычно ориентируется на советскую методику оценок.

Проблемы не было бы, если бы Министерство транспорта вовремя разработало единый документ. С появлением закона об ОСАГО в 2003 году было принято постановление правительства, которое обязало Минтранс организовать техэкспертизу. Участвовать в разработке стандартов также должны чиновники из Минюста, МВД. По словам представителя министерства транспорта, сейчас существует несколько редакций документа: из-за большого круга уполномоченных лиц «получить согласованный документ непросто». В ближайшее время в ведомстве намерены принять еще один вариант, который будет направлен на согласование.

За время работы над проектом произошли изменения в транспортном парке страны. По словам членов комитетов РСА, прошлая разработка министерства не учитывала стандарты современных иномарок и современное состояние автопарка. Переговоры с Минтрансом длятся уже десять лет. «На всех совещаниях только и говорили о том, как необходимо методику эту разработать», – возмущается один из участников рынка.

Союз автостраховщиков в этой ситуации не может принимать правила, действие которых распространяется не только на членов РСА, но и на третьих лиц, и хочет внести поправку в законодательство об ОСАГО. РСА предлагает ввести в него отдельный пункт, в соответствии с которым полномочия по написанию документа для отрасли будут переданы из Минтранса в РСА. Если изменения будут одобрены, союз готов по конкурсу за свой счет нанять стороннюю организацию, которая напишет правила.

Источник: [РБК daily](#) , 19.04.13

Авторы: □ Стариков С., Адамчук О.