

Институт ОСАГО стараниями страховщиков давно уже воспринимается автовладельцами исключительно как дополнительный налог, а не реальный способ минимизировать поставарийные потери. Ведь сегодня, по словам главы Ассоциации по защите прав автострахователей Максима Ханжина, потерпевшие в ДТП получают от страховой компании лишь 30, максимум 50% от реальной суммы ущерба.

Остальную сумму страховая возвращает только через долгий и муторный судебный процесс. Причем еще пять лет назад в суд обращался каждый восьмой, а сейчас это уже каждый третий-четвертый страхователь. То есть всеобщее недовольство работой страховых компаний налицо.

При этом сегодня существуют совершенно разные подходы к оценке ущерба: это и устаревшая, самая неудачная методика Минтранса, и еще четыре документа, рожденные, честно говоря, неизвестно кем и когда. В итоге в области оценки царит хаос, анархия, суды завалены делами по автострахованию. Эксперты, работающие на страховщиков, значительно занижают суммы, а эксперты, сотрудничающие с юристами, защищающими права потерпевших в ДТП, наоборот, значительно завышают суммы ущерба.

Максим Ханжин приводит простой пример. Недавно эксперты его ассоциации рассматривали дело владельца BMW 5-й серии 2008 года выпуска. В авто среди прочего были повреждены датчики системы парковки. Так вот в отчете независимой экспертизы по направлению страховщика было указано, что они стоят 2000 рублей. Потерпевший обратился в другую экспертизу, которая указала, что эти детали стоят по 13000 каждая. Так как повреждены были 4 датчика, разница в сумме ущерба только по этой позиции составила 52000 «деревянных». Когда третьи эксперты проанализировали цены на эти запчасти, то пришли к выводу, что средняя цена данной детали в столичном регионе составляет 4500 рублей.

Стоимость детали может быть завышена за счет, например, дорогой доставки (скажем, самолетом за один день). И для того чтобы избегать подобных противоречий, как воздух необходима единая методика оценки ущерба при ДТП. Это и стало главной темой для обсуждения на вчерашнем заседании экспертного совета РСА. Точнее, обсуждали уже созданную страховщиками методику, которая в том числе будет включать груды ценовых справочников, касающихся стоимости запчастей, лакокрасочных материалов и нормочасов. Содержащиеся в них показатели будут определяться по 12 экономическим

регионам России и станут содержать более 80 млн записей.

И все бы хорошо, но главное, на чем настаивают страховщики: оценка по-прежнему должна производиться с учетом износа деталей. То есть если не ржавое и совершенно целое крыло вашей 10-летней машины однажды превратит в хлам какой-нибудь грузовик, страховая компания по ОСАГО выплатит не более 10% стоимости такой же новой детали. Якобы кузовная деталь вашей машины была «изношена»! Поэтому, кстати говоря, страховщики на дух не переносят предложений законодательно дать возможность автовладельцу возможность выбора: получить компенсацию по ОСАГО деньгами или в виде ремонта. Ведь в последнем случае излюбленный страховщиками фокус с «износом» уже крайне сложно исполнить! И если предложенная РСА методика станет законодательно единственно верной, то фактически будет узаконен мараматический подход страховщиков, делающих вид, что в любом магазине можно приобрести, скажем, новое автомобильное крыло, изношенное на 90%! И тут уже никакой суд не поможет. И, как показалось вашему корреспонденту, этот подход останется неизблемым. А значит, все остальные нюансы ремонтного ценообразования (чинить авто оригинальными запчастями или неоригинальными, учитывать региональные особенности или нет и так далее) – не более чем дымовая завеса для дальнейшего получения страховщиками сверхприбылей.

А они и без того колоссальны – по предварительным данным, за 2013 год страховые компании должны отчитаться о сборе примерно 134 млрд рублей и выплате в счет возмещения ущерба по ОСАГО лишь 76 млрд – то есть почти вдвое меньше собранного.

Источник: [Московский комсомолец](#), № 26453, 13.02.14

Автор: Ростарчук А.