

ИЗНОС И НЫНЕ ТАМ

НОВЫЕ ПРАВИЛА ПО РАСЧЕТУ ИЗНОСА АВТОМОБИЛЕЙ ДЛЯ СТРАХОВЫХ ВЫПЛАТ ПО ИДЕЕ ДОЛЖНЫ ЗАМЕТНО ОБЛЕГЧИТЬ ЖИЗНЬ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ. ОДНАКО НА ДЕЛЕ ОНИ НЕ ТОЛЬКО ПРОТИВОРЕЧАТ ЗАКОНУ ОБ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, НО И ССЫЛАЮТСЯ НА ДОКУМЕНТЫ, РАЗРАБОТАТЬ КОТОРЫЕ ЕЩЕ ТОЛЬКО ПРЕДСТОИТ. ТАК ЧТО ПОКА НА ПРОЗРАЧНУЮ МЕТОДИКУ ОЦЕНКИ УЩЕРБА АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ РАССЧИТЫВАТЬ НЕ ПРИХОДИТСЯ: СТРАХОВЩИКИ БУДУТ РАБОТАТЬ ПО СТАРИНКЕ. ВЛАДИМИР МЕРКУЛОВ

С 1 сентября в рамках ОСАГО действуют единые правила расчетов износа деталей автомобилей и расходов на их восстановление. До этого страховщики могли применять в своих расчетах различные методики оценки. Соответственно, и суммы, которые в итоге получали автолюбители на ремонт одних и тех же повреждений, различались в зависимости от способа оценки. «В действующих методиках есть разные подходы к определению износа, и проводимые тесты показывают, что при обращении с одними и теми же повреждениями в разные экспертные организации и даже к одному и тому же эксперту в разное время цифры получаются разные», — рассказала руководитель дирекции развития страхования компании МАКС Светлана Гусар.

Строго говоря, до начала этого года такого понятия, как износ, в законе об ОСАГО и во все не существовало. Лишь в феврале, с принятыми поправками, в нем появился пункт, прямо указывающий, что размер расходов на материалы и запасные части определяется с учетом износа комплектующих изделий. Тогда же этот документ пополнился и ограничением по максимально возможному размеру износа — не более 80%. Однако и до поправок ничто не мешало страховщикам занимать твердую позицию — старая деталь не может меняться на новую.

Впрочем, эксперты указывают, что новые правила противоречат действующим нормам, регламентирующим работу оценщиков. А значит, и принятие постановления вовсе не означает его неукоснительного применения. Разобраться же в том, какой методикой можно пользоваться, а какой нет, похоже, без судебных инстанций будет невозможно. «Согласно ст. 14 федерального закона «Об оценочной деятельности в Российской Федерации», оценщик имеет право применять самостоятельно методы проведения оценки объекта в соответствии со стандартами оценки. Указанные правила же устанавливают порядок расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств. Ввиду того что подзаконные нормативные акты должны соответствовать основному закону, получается, что фактически в настоящее время эксперт не обязан руководствоваться указанными правилами, а в случае возникновения споров данный вопрос решается в судебном порядке на усмотрение судьи», — уверен заместитель начальника управления урегулирования убытков по страхованию наземного транспорта СК «Согласие» Александр Прядихин.

Да и формулы расчета непосредственно размера расходов на ремонт автомобиля, прописанные в постановлении, пока не получится применить при всем желании. Без четкого определения износа оценить размер расходов на детали невозможно. Кроме того, практически полностью отсутствуют все справоч-

ные данные, отсылками на которые насыщен данный документ и без которых невозможно подсчитать размер страховой выплаты. «Фактически постановление правительства № 361, о котором идет речь, можно выполнять только в части отдельных положений, касающихся расчета износа, не более. Справочники, которые должны сопутствовать документу и ссылками на которые он испещрен, отсутствуют. Их физически нет. Предполагается, что они должны быть разработаны в ближайшее время. Однако, если учесть, что у ответственных ведомств вместо полноценной единой методики расчета за семь лет хватило сил только на данный документ, скорого разрешения ситуации ждать не приходится», — утверждает директор управления методологии департамента урегулирования убытков Росгосстраха Дмитрий Титиев.

Правда, в новых правилах есть и то, что не может не порадовать автовладельцев: определен ряд деталей, на которые износ вообще не начисляется, а значит, и страховая сумма будет выплачиваться исходя из 100% стоимости новой запчасти. Пока в этот список попали только подушки и ремни безопасности. За какие еще детали страховые компании будут выплачивать их полную стоимость, пока непонятно. В постановлении записано, что это будут детали, «при неисправности которых в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения запрещается движение транспортных средств». Еще в 1993 году правительство РФ ввело перечень неисправностей, при которых транспортные средства запрещается допускать к эксплуатации. Согласно этому документу, к их числу относятся не только неисправные ремни и подушки безопасности, но и, например, неисправные фары и фонари заднего хода, зеркала заднего вида, нерабочие тахометр и спидометр, стеклоочистители и омыватели, подголовники и даже замки дверей. Поэтому, пока нет полного списка не подлежащих износу деталей, который находится в разработке Минтранса, можно предположить, что их перечень существенно расширится.

В итоге получается, что сейчас согласно новым правилам страховые суммы рассчитываются лишь на поврежденные подушки безопасности и ремни, в остальном оцен-

щики руководствуются прежними методиками расчетов. «Постановление содержит отсылочные нормы на пока не существующие документы, без которых исполнение требований этого документа в полном объеме невозможно. По этой причине я не могу сказать, что старые методики не работают: они действуют, но порядок их применения не должен входить в противоречие с четко утвержденными нормами постановления», — рассказала Светлана Гусар. Соглашается с коллегой и вице-президент группы «Ренессанс Страхование» Федор Воронин. «По сути, единой системы расчета размера убытка как не было, так и нет. Правила не учитывают ни стоимость нормо-часов, ни закупочную стоимость новых деталей. Поэтому продолжают действовать существовавшие последние более чем 10 лет методики», — говорит он.

Согласно введенным правилам, износ деталей должен считаться отдельно по каждой из групп, на которые они разделены. Всего таких групп пять: в первые четыре включены металлические части кузова, детали из пластика, шины и аккумулятор, все остальные относятся к последней, пятой группе. «Новые правила существенно меняют устоявшуюся на рынке практику расчета стоимости материального ущерба автомобилей в части определения естественного износа машин, стоимости запасных частей, необходимых для ремонта транспортных средств. По сути, расчет износа теперь будет производиться в зависимости от типа поврежденной детали», — рассказала глава департамента урегулирования убытков и операционной поддержки страховой группы «Уралсиб» Юлия Пальшина.

Однако если до введения единых правил расчета износа вопросы по методике оценки возникали лишь у автовладельцев, то сейчас их не меньше появилось и у самих страховщиков. К примеру, теперь износ деталей, кроме аккумулятора, шин, пластика и кузова, должен рассчитываться не только исходя из возраста и пробега автомобиля, но и с учетом страны происхождения машины. С тем, что отечественные автомобили стареют гораздо быстрее иномарок, поспорить действительно трудно, если бы не одно «но». Под понятие легковых автомобилей, «страной происхождения которых является Российская

> КАК ПРАВИЛО, СЕЙЧАС ОЦЕНЩИКИ РУКОВОДСТВУЮТСЯ ПРЕЖНИМИ МЕТОДИКАМИ РАСЧЕТОВ