



*Переход на работу по единой методике оценки восстановительного ремонта в ОСАГО с 1 декабря стабилизирует ситуацию в сегменте обязательного автострахования. Однако страховщики ОСАГО при этом ожидают увеличения размера средней выплаты по имущественному ущербу на 10–15%, сообщил в интервью агентству «Интерфакс-АФИ» генеральный директор ОАО «Росгосстрах» Дмитрий Маркаров. Он убежден, что появление вполне технического документа пресечет целый ряд споров между экспертами, страховщиками и водителями. В определенном смысле единая методика дестимулирует страховых мошенников, спекулировавших прежде на арбитраже ремонтных оценок.*

– Дмитрий Эдуардович, последняя часть единой методики восстановительного ремонта на автотранспорте – ценовые справочники – после тестирования были готовы к применению с 1 декабря этого года. В период разработки методики скептиками высказывались сомнения в том, что методика окажется справедливой. Она разрабатывалась под эгидой самих автостраховщиков (РСА) и потому может делать расчеты выгодней для них, чем для потребителей, предполагали критики.

– Этап тестирования ценовых справочников крупнейшими игроками на рынке ОСАГО, в том числе «Росгосстрахом», показал: в среднем по рынку при переходе на работу по единой методике выплата в ОСАГО по имущественному вреду вырастет на 10–15%. (В данном случае я не касаюсь выплат по решениям судов).

Это один аргумент. Другой заключается в том, что при разработке методики на базе РСА собиралась рабочая группа, куда входили представители Минтранса, независимые отраслевые эксперты, страховщики и представители регулятора. Решения по всем

вопросам принимались профессионально и коллегиально.

Далее проект документа прошел утверждение Банком России, а потом и Минюстом РФ. После этого методика и справочники, как ее составляющая, получила статус официального документа.

– И что это меняет на практике?

– Многое. Появление единой методики означает, что все заинтересованные стороны при определении справедливой стоимости восстановительного ремонта обязаны с ней сверяться. Допустим, водитель не согласен с оценкой страховщика ОСАГО по стоимости ремонта. Оценку страховщик ОСАГО проводит за свой счет, но закон оставляет водителю право перепроверить оценку и оплатить в этой связи услуги своего эксперта-техника. Если все работают в рамках единой методики, результат у разных оценщиков должен получаться более или менее одинаковым. Отклонение допускается единой методикой в рамках погрешности в 10%. Так вот, если такое отклонение составит, например, 20%, есть основания оспаривать оценку страховщика, в том числе в суде. Если расхождение не превышает 10%, такое заявление суд даже не примет к рассмотрению. Представьте, при повторной оценке по инициативе водителя у эксперта получится сумма к выплате меньше, спор на этом окажется исчерпанным.

Единая методика – объемный документ, она включает три части. Сама единая методика объясняет, как производится расчет восстановительного ремонта, правила проведения экспертизы с требованиями к содержанию экспертизы. Вторая содержит требования к тем, кто способен такую экспертизу делать.

Последняя часть включает справочники цен на запчасти к автомобилям, цен на расходные материалы, стоимость нормочасов. Они будут регулярно обновляться.

– Допустим, а какими оценками будет пользоваться сам суд?

– Эксперты, привлеченные судами для споров по ОСАГО, также будут опираться в

расчетах на утвержденную официальную методику. Значит, их расчеты также будут близки к расчетам страховщиков ОСАГО.

Есть тонкость: согласно прошлой редакции закона об ОСАГО, оценкой ущерба на транспорте могли заниматься не только эксперты-техники. Эти услуги оказывали оценщики, которые вообще руководствовались другим законом – об оценочной деятельности. Теперь расчет стоимости восстановительного ремонта на транспорте может проводить только сертифицированный эксперт по единой методике. Оценщик, впрочем, может привлекаться для расчета ущерба, например, при наезде транспортного средства на недвижимое препятствие, допустим, на забор. Но не в случае ДТП, не при оценке стоимости ремонта транспортного средства. Таким образом, разноречивых экспертов и методик уходит в прошлое.

– Насколько эффективно, на ваш взгляд, Центробанк справился с несвойственной функцией утверждения документов, имеющих прямое отношение к транспортной отрасли?

– Судите сами. Обязанность разработать единую методику оценки восстановительного ремонта на автотранспорте была сформулирована в законе об ОСАГО с 2003 года, она была возложена правительством на Минтранс РФ, но прошло более 10 лет, а документ так и не появился.

С другой стороны, законодатель передал полномочия Центробанку по регулированию на финансовом рынке, в том числе на страховом. И Центральный банк за 2–3 месяца сделал ту работу, которую Минтранс не мог осуществить в течение 10 лет. Первого октября была утверждена методика, с 17 октября она вступила в силу, к началу декабря в расчетные информационные продукты, которыми пользуются страховщики и эксперты-техники, были интегрированы ценовые справочники.

– Насколько я помню, справочники учитывают региональный аспект...

– Да, стоимостные показатели определялись по 12 региональным зонам. Это не случайно, поскольку средней ситуации, средней оценки ремонта на рынке ОСАГО не бывает.

Приведу такой пример. Часто упоминают Петропавловск-Камчатский как регион суперубыточности в ОСАГО. Это действительно так, но почему? По нашему портфелю судя, отнюдь не оттого, что там живут исключительно хитрые, склонные к махинациям люди. Просто в структуре автопарка Петропавловска-Камчатского нет российских автомобилей, европейских тоже – только японские машины. Особенность истории японских автопроизводителей послевоенного периода в том, что они создавали машины в расчете на определенный срок эксплуатации, затем эти машины выбывали из состава участников дорожного движения.

Выведенные из обращения автомобили теперь оказываются на дорогах Камчатки. В ремонте они безумно дороги и, конечно, восстановление японских машин никак не вписывается в рамки российского тарифа по ОСАГО. Амурский край – похожая история.

– Вы упомянули о росте средней выплаты. Это невыгодно страховщикам, «давит на убыточность». Почему же страховщики ОСАГО так ждали единой методики?

– Действительно, ожидаемый рост средней выплаты, с одной стороны, создает дополнительное давление на систему. Но с другой – мы считаем, что применение единой методики добавит системе ОСАГО справедливости в области выплатной политики страховщиков. Ведь ею будут пользоваться разные участники рынка.

– Новая редакция закона об ОСАГО содержит поправку о праве водителя договориться с СК о выплате в натуральной форме, то есть второй вариант из приведенных вами. Часто такой услугой пользуются клиенты по ОСАГО?

– Не забывайте, в ОСАГО выплата производится с учетом износа автомобиля. На практике это означает, что для осуществления ремонта транспортного средства водителю потребуются доплачивать ремонтникам разницу. Когда водитель понимает, что ему все равно потребуются платить свои деньги, он чаще всего решает, что проще получить страховую выплату, а затем самостоятельно разобраться с автосервисом.

– Страховщиков продолжают упрекать в «бегстве от клиентов» в ОСАГО. Ситуация

меняется?

– Страховщики становятся лояльнее после введения безальтернативного ПВУ, ведь к ним приходит за выплатой клиент, который купил у него полис ОСАГО.

– Смягчили ситуацию ценовые корректировки в ОСАГО, утвержденные Центробанком?

– Даже после первого этапа увеличения базовых значений тарифов в ОСАГО по указанию Центробанка в октябре этого года страховщики ОСАГО не получили уверенности в том, что эта мера позволит преодолеть кризисные явления в сегменте «автогражданки». Тариф остается дефицитным. По-прежнему есть в России регионы, где убыточность в этом обязательном виде страхования составляет 120–180%. Таким образом, региональный аспект в ОСАГО сохраняет свою остроту.

Источник: [Финмаркет](#) , 24.12.14