

Независимые эксперты выступили в защиту позиции Российского союза автостраховщиков (РСА), который планирует в начале апреля обжаловать решение коллегии Верховного суда в отношении Справочников средней стоимости запчастей, материалов и нормочаса работ, которые используются для расчета стоимости ремонта в ОСАГО. Союз анализирует обоснование этого решения и готовится подать жалобу в Президиум Верховного суда.

РСА настаивает на том, что стоимость в Справочниках, подготовленных по экономическим регионам, соответствует требованиям Банка России – Единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, разработанной и утвержденной регулятором в соответствии с законом об ОСАГО. Предписания УФАС Татарстана о том, что РСА должен пересмотреть Справочники, Союз называет необоснованным.

Эксперты сходятся во мнении, что решение коллегии ВС следует обжаловать.

«Единая методика – это документ, который обязателен к использованию всеми участниками обязательного страхования автогражданской ответственности. И тем же Российским союзом автостраховщиков (РСА). Это значит, что хочет того РСА или нет, но он должен использовать именно такие расчеты. Потому утверждение, что расчеты были неправильными, когда РСА четко следовал Единой методике, некорректно», — говорит Александр Тарнавский, заместитель Председателя Комитета Государственной думы по бюджету и налогам.

Кроме того, Справочники средней стоимости запчастей, материалов и нормочаса работ – сложные и объемные документы, работа над совершенствованием которых ведется в постоянном режиме. Обрабатываются все замечания: они проходят рассмотрение и учитываются при очередном внесении изменений: пересмотре цен, устранении ошибок (которые, разумеется, иногда возникают). Это позволяет постоянно актуализировать цены, указанные в Справочниках.

«Не думаю, что заявление антимонопольного ведомства о том, что стоимость запасных частей определена некорректно (неправильное определение экономических регионов, неверный расчет стоимости запасных частей), верно. Речь идет о формировании средних цен на запасные части и ремонтные работы, которые должны позволить привести поврежденное транспортное средство в доаварийное состояние. И стоимость запасных частей в Справочнике соответствует тем рыночным ценам, которые используются для выведения этой стоимости по существующей Единой методике. А учитывая, что запчасти сейчас продаются в основном через сеть интернет, региональная принадлежность в этом процессе значения по большому счету не имеет. Но, к слову, именно РСА сегодня предлагает иной подход к формированию Справочников: при установлении цены учитывать данные интернет-магазинов, то есть к исходной цене добавлять стоимость доставки в тот или иной регион», — добавляет Александр Тарнавский.

РСА действительно ведет работу над совершенствованием Единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства. Сегодня уже внесены в Банк России предложения по ее модернизации, основные из которых – как раз использовать при актуализации Справочников средней стоимости запчастей, материалов и нормочаса

работ данные интернет-магазинов с учетом стоимости доставки в регион, установить «нулевой» этап осмотра, обязать вносить специальную запись о дорогостоящих комплектующих в экспертное заключение, а также при определении стоимости ремонта на праворульные и официально не поставлявшиеся в РФ машины руководствоваться стоимостью б/у запчастей, которые предлагаются в этом регионе.

«На мой взгляд, мысль о внесении подобных изменений в Единую методику, особенно в части «нулевого осмотра» и оценки незначительного ущерба (царапин), абсолютно резонна. В последнее время участились случаи мошеннических действий, связанных с завышением смет восстановительных работ, что, естественно, негативным образом сказывается на страховщиках, вынужденных нести неоправданные дополнительные расходы по восстановительному ремонту. Особая ситуация сложилась с праворульными автомобилями. Во-первых, зачастую оригинальная деталь стоит значительно дороже и поставляется существенно дольше, чем неоригинальная. Кроме того, речь, как правило, идет о заказе целиковых узлов, которые далеко не всегда нужны для восстановительного ремонта. Достаточно всего лишь отдельных деталей. И автолюбителю будет намного проще и выгоднее получить неоригинал из интернет-магазина», — говорит Андрей Кинякин, партнер Akteon Strategy Consulting. Таким образом, необходимость внесения изменений в Единую методику не отрицает ни РСА, ни эксперты, однако речь идет о переменах другого рода. Если изменить расчет стоимости запасных частей и подход в определении экономических регионов, это не окажет значительного влияния на размер выплаты.

«Цены, указанные в справочниках, устанавливаются после тщательного анализа текущей ситуации и отражают рыночные. Их ощутимое увеличение возможно только в том случае, если при расчете восстановительного ремонта учитывать исключительно стоимость оригинальных запасных частей вместо сертифицированных, что является неоправданной мерой. Это повлечет за собой не только рост размеров выплат, но и существенный рост издержек страховых компаний, не сопоставимых с реальной стоимостью ремонта. Это неминуемо потребует пересмотра и значительного увеличения тарифов. А это очень серьезный вопрос. Допускаю, что при реформе ОСАГО и предоставлении компаниям права индивидуализировать страховой тариф (когда аккуратный водитель будет платить за ОСАГО меньше, а постоянный нарушитель правил – больше), страховщики смогут предложить иные условия по страховым выплатам. Сейчас же об этом говорить пока рано», — говорит Михаил Емельянов, депутат Государственной думы Российской Федерации, Первый заместитель руководителя фракции партии Справедливая Россия.

До тех пор Российский союз автостраховщиков будет и дальше отстаивать норму, закрепленную в законе об ОСАГО, теперь – в Президиуме Верховного суда.

«Примечательно, что, когда в 2013-2014 годах шла разработка и одновременно обсуждение (фактически общественное) Единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт поврежденного ТС, подобных комментариев не поступало. Хотя именно тогда можно было решить ряд спорных вопросов (в частности, касательно и ситуации с укрупненными регионами)», — резюмирует Андрей Кинякин.