



«Тотальный вариант»

Как и в любой деятельности, в страховании существует свой собственный профессиональный сленг.

Один из таких профессиональных терминов страховщиков – «тоталь». Означает он полную или «тотальную» конструктивную гибель автомобиля. То есть, в результате ДТП (или иной аварии) автомобиль приходит в полную (тотальную) негодность. ДТП при этом должно быть признано страховым случаем.

В идеале отношения страхователь-страховщик при полной гибели застрахованного автомобиля выглядят более-менее понятными – при этом условии страховщик должен выплатить страхователю страховую сумму.

Однако не все так просто с этим «тоталем». Очень часто вопрос тотальности серьезно затрагивает интересы страхователя. Особенно при выплате страхового возмещения.

Критерии тотальности

Прежде всего, многое зависит от того, что именно страховые компании понимают (точнее, подразумевают) под полной гибелью автомобиля. Каждая страховая компания по-своему подходит к критериям конструктивной гибели. Критерии эти основываются на том, каким образом, в каких пропорциях соотносятся стоимость автомобиля на момент страхования и стоимость восстановительного ремонта.

Понятно, что если стоимость восстановительного ремонта равна или превышает стоимость автомобиля в момент ДТП, то ремонт автомобиля экономически нецелесообразен и можно говорить, что автомобиль «полностью погиб». Действительно, что ж его восстанавливать, если это восстановление окажется дороже, чем сам автомобиль?

Однако подход страховых компаний более изощренный. Им недостаточно, чтобы стоимость ремонта превышала страховую сумму (стоимость автомобиля на день страхования) или равнялась ей. Конструктивную гибель автомобиля, т.е. «тоталь», они могут признать, если стоимость ремонта составляет от 60 до 80% стоимости авто-



мобилья на день страхования. Допустим, одна из страховых компаний может направить автомобиль на ремонт, если стоимость ремонта автомобиля со страховой стоимостью в 500 000 рублей будет составлять 300 000 рублей (60%), поскольку порог «тотальности» определен ею в 70%. Другая же, с порогом в 60%, признает этот автомобиль «погибшим» и предложит страхователю получить страховую выплату в размере страховой суммы.

Обычно страховые компании указывают критерии «тотальности» в своих правилах страхования. Так что стоит при страховании уделить этому вопросу внимание.

Есть «тоталь» или нет?

Еще важный вопрос – а кто именно определяет, сколько стоит ремонт автомобиля? И в результате – уничтожен автомобиль в ДТП или нет? Есть «тоталь» или нет?

Это также прописано в правилах страхования. Как правило, страховые компании производят расчет восстановительного ремонта в оценочных или экспертных компаниях, с которыми у них имеются договорные, а стало быть, партнерские отношения. А то и в компаниях, к которым страховщик может иметь непосредственное отношение (такие связи, конечно же, не афишируются).

В связи с этим можно допустить, что между страховой компанией и оценочной (экспертной) компанией могут быть договоренности о занижении стоимости ремонта или, на-

против, о его завышении. В зависимости от чего, что именно в конкретном случае выгодно страховой компании.

Автору известно о большом количестве нареканий в адрес одной оценочной компании, которая производит расчеты для одного из крупных страховщиков. Да и Интернет переполнен рассказами о том, «как неправильно мне посчитали». Как правило, претензии сводятся к тому, что была занижена стоимость восстановительного ремонта (в случаях, когда ремонт возможен). Оценки, произведенные по инициативе потерпевших, а также судебные экспертизы, назначенные судами, дают совсем иные цифры – и именно в сторону увеличения. Доказать, что оценочная компания мухлевала, невозможно. И даже факт расположения ее в здании страховой компании ни о чем «таком» свидетельствовать, конечно же, не может.

При «пограничных» ситуациях, когда стоимость ремонта балансирует на границе «тоталь – не тоталь» (установленной, напомним, самой страховой компанией), может следовать соответствующее завышение стоимости ремонта. И в результате мы получаем полное уничтожение автомобиля при возможности его отремонтировать. Зачем это делается?

Все мы понимаем, что при стоимости ремонта в 250 000 рублей автомобиля, который стоит 500 000 рублей, такой автомобиль можно восстановить, отремонтировать. Но что стоит страховщику через лояльного оценщика «подтянуть» стоимость ремонта с 250 000 тысяч ру-

блей (50% стоимости автомобиля) до 350 000 рублей (70% стоимости автомобиля)? Тут немного увеличить стоимость нормо-часа ремонта; здесь записать, что этот ремонт может быть произведен не за 2 часа, а за 3 с половиной; там цену детали чуть подороже, чем обычно, записать и т.д. и т.п. Глядишь, и подошли к согласованной сторонами договора страхования тотальной гибели автомобиля. А автомобиль, напомню, в принципе можно отремонтировать.

Но зачем же прибегать к этим ухищрениям? Зачем искусственно «тотальить» автомобиль?

В вопросе «тоталья» важное значение имеет стоимость так называемых годных остатков и то, кому будет принадлежать право на эти самые годные остатки после выплаты страхового возмещения.

На практике страховые компании предусматривают два варианта расчета со страхователем по «тотально»:

- страхователь получает страховое возмещение (страховую стоимость автомобиля с учетом износа или иных вычетов), а автомобиль, вернее его остатки, остаются в страховой компании;

- остатки автомобиля остаются у страхователя. При этом страховая сумма будет уменьшена на износ и иные вычеты (например, франшизу), а также на стоимость вот этих самых годных остатков.

Конечно же, редко когда автомобиль уничтожается так, что его остатки вообще не имеют какой-либо стоимости. Даже если автомобиль превратился в результате ДТП в «лепешку», остатки будут сколько-нибудь стоить (металл ведь имеет стоимость, не правда ли?). И уж тем более имеют стоимость, и немалую, остатки автомобиля, стоимость ремонта которого составляет, допустим, процентов 60 от его страховой стоимости. При этом автомобиль можно отремонтировать.

Вот здесь встает очередной хитрый вопрос «тотальности». Договоренности страховой компании со страхователем по поводу порядка выплаты возмещения.

Допустим, уже посчитано и решено, что автомобиль «погиб». Страховая компания предлагает клиенту вариант с получением возмещения. Страхователь подписывает то или иное согласие. И в зависимости от того, какой вариант он предпочел: с передачей остатков автомобиля страховой компании или оставлением их у себя – на свет появляется расчет «стоимости годных остатков автомобиля».

В первом варианте стоимость может быть занижена, во втором – завышена.

Ваши действия

Делается это с целью выгодного приобретения остатков или для уменьшения страховой выплаты клиенту, если остатки действительно никуда не годны.

Поэтому учитывайте следующее:

- если вы считаете, что стоимость восстановительно-го ремонта завышена, имеет смысл провести собственную оценку для получения более-менее реальной картины размера ущерба;

- если вы не уверены, что автомобиль «тотальный» и не договорились по этому вопросу со страховой компанией, стоит взвесить свои возможности и отремонтировать автомобиль самостоятельно, поскольку возмещения от страховой компании на такой же автомобиль будет недостаточно; в дальнейшем сможете оспорить стоимость «годных остатков» и взыскать со страховой стоимость ремонта;

- если вас устраивает предлагаемое возмещение, получайте его;

- если страховщик упорно не называет стоимость ремонта, не предлагает конкретного возмещения, а требует «определись со способом получения возмещения», оценивайте ущерб самостоятельно и выходите с этими цифрами в страховую компанию.

Нередко страховые компании, осмотрев поврежденный автомобиль и, несомненно, определив стоимость ремонта, предлагают клиенту выбрать, что он желает – получить деньги или отправить автомобиль в ремонт. При этом размер выплаты клиенту не называют, а на ремонт отправляют в сервис, выбранный самой страховой компанией.

Возможно, что через некоторое время ремонтники лукаво заявят, что стоимость ремонта превысила «порог тотальности» и ремонтировать автомобиль они не будут. А страховая компания, зная реальную стоимость ремонта, предложит клиенту «тотальный вариант», завывив в свою пользу стоимость «годных» остатков.

Но кому интересны «тотальные» автомобили, то есть автомобили, которые, по мнению страховой компании, не подлежат ремонту?

В первую очередь самой страховой компании. Ведь она приобретает право собственности на «остатки», от которых отказался клиент. И делать с ними она может все, что захочет.

Во-вторых, ремонтникам автомобилей, сервисменам, станциям технического обслуживания. Прибыль на разнице между стоимостью выкупа «годных» остатков, затратами на восстановление автомобиля и суммой его продажи может быть весьма и весьма интересной.

В-третьих, посредникам, которые «делают свой бизнес» на разнице между суммой выкупа автомобиля и суммой страхового возмещения, а также на перепродаже остатков, которые должны приобретаться по минимально возможной цене.

Ну и мошенников, которых интересуют документы на автомобиль.

В случае определения страховой компанией того, что ваш автомобиль полностью уничтожен, конструктивно погиб, не стоит торопиться соглашаться с ней. Взвесьте все «за и против». Подумайте, посчитайте. При несогласии не бойтесь спорить со страховой компанией в суде.

*Андрей Щербаков,
адвокат Специализированного
адвокатского бюро «Инюрколлегия»*