



*С вступлением в силу поправок в закон об ОСАГО 28 апреля 2017 года дан старт реформы системы «автогражданки». И если еще несколько месяцев назад, когда обсуждение поправок только начиналось, эта реформа представлялась рынку судьбоносной, то после принятия документа в окончательном, третьем, чтении (а может и раньше) иллюзии страховщиков об эпохальности закона, который выведет мошенников из системы, рассеялись. Участники обсуждений документа называют его итоговый вариант компромиссным, некоторые страховщики не уверены, что модель будет работать, некоторые не готовы к твердым оценкам без правоприменительной практики.*

Что думают участники рынка о вступающем в силу законе, в опросе портала Коринс.ру.

Директор дирекции розничного бизнеса СПАО «Ингосстрах» Виталий Княгиничев:

— С нашей точки зрения, в итоговом документе достаточно противоречий и многие нормы, которые принимаются сейчас, не соответствуют реальному положению вещей на существующем рынке авторемонта. Их выполнение в текущей ситуации зачастую просто нереально. Это и требования удаленности СТОА, и требования обязательности выполнения кузовного ремонта у дилера, чем, кстати, дилеры в европейских странах вообще не занимаются, и запрет применения восстановленных деталей, хотя в реалии некоторые агрегаты поставляются даже дилерами только восстановленными на заводе, а рынка новых запчастей для праворуких автомобилей вообще не существует.

Законопроект предусматривает, что выбор СТОА осуществляется страхователем из числа СТОА, с которыми у страховщика заключен договор. Но ведь только страховщик при выборе станции может оценивать множество параметров, таких как текущая загруженность СТО, качество и сроки ремонта, специализация СТО с учетом особенностей ремонтных воздействий, необходимых для устранения повреждений конкретного транспортного средства и т.д.

Абсолютно неправильно ответственность за сроки и качество возлагать на страховщика, а не на исполнителя ремонта. Само понятие качества ремонта или, как сказано в документе, «недостатки ремонта», сегодня никакими регламентами не определено, а, соответственно, субъективность эту легко можно монетизировать за счет страховщика. Было бы только желание – и, как показывает практика, из подобных желаний моментально вырастает целый бизнес.

При этом к страховщикам будут применяться жесткие штрафные санкции. В случае нарушения установленного Правилами ОСАГО срока осуществления ремонта, страховщик за каждый день просрочки уплачивает потерпевшему неустойку (пеню) в размере 0,5 процента от суммы страхового возмещения. На наш взгляд, размер пени за задержку сроков ремонта должен был бы составлять не более 0,1% за каждый день просрочки. Иначе пени становятся для потерпевшего средством обогащения. Кроме того, необходимо учитывать, что наибольшая вероятность задержки сроков будет по крупным убыткам и сложным ремонтам. Таким образом, значительный размер потенциального штрафа приведет к тому, что страховщик и СТОА будут не

заинтересованы осуществлять серьезный ремонт, а также к тому, что СТОА во избежание штрафа будет стремиться завершить ремонт в срок даже в ущерб его качеству.

Заместитель генерального директора СПАО «РЕСО-Гарантия» Игорь Иванов:

— Точную оценку можно будет сделать только после анализа всех тех требований, которые будут установлены в Правилах ОСАГО и других актах, если таковые появятся. Многое зависит от того, какие подзаконные акты к новым поправкам в закон будут приняты, как все нововведения будут реализовываться на практике. Но пока осталось много вопросов, надо уточнять, как будут работать новые положения закона.

Например:

— При ремонте нужно использовать только новые запасные части. При этом продолжают действовать тарифы, предусматривающие выплаты с учетом износа, а в России, согласно статистике, более 50% автопарка – это автомобили старше 10 лет. И на такой десятилетний автомобиль нужно будет устанавливать, например, новый бампер!

— Срок ремонта не более 30 дней. Многие запасные части нужно будет заказывать и доставлять из-за границы, особенно на старые модели, а это занимает немалое время. Как действовать в данном случае — предлагать клиенту выплату деньгами? А если он не согласен? Суд встанет на его или на нашу сторону?

— Гражданин может сам выбрать станцию, где он будет ремонтироваться, а страховщик при этом отвечает за качество и сроки ремонта. А если у страховой компании нет заключенного договора с выбранной станцией? А если выбранная станция, условно говоря, «гараж дяди Васи», и качество ремонта вызывает у нас сомнения или мы достоверно знаем, что оно очень низкое? А если на этой станции очень большие очереди и уложиться в установленные законом 30 дней для ремонта мы никак не сможем? Что делать в таких случаях – предлагать возмещение деньгами?

— Автомобили до 2 лет должны ремонтироваться на станциях официальных дилеров — расценки таких дилеров также не закладывались в тарифы, а очереди на таких станциях могут быть существенно длиннее, чем на других сервисах.

— Станция должна быть на расстоянии не более 50 км от места ДТП или места жительства клиента. Учитывая размеры нашей страны и удаленность некоторых населенных пунктов, не всегда получится выполнить это требование. Понятно, что в крупных городах с этим проблем быть не должно, а если ДТП произошло где-нибудь в сибирской глуши? Опять мы приходим к тому, что не все клиенты смогут воспользоваться опцией ремонта и будут по-прежнему получать возмещение деньгами. Между тем кризис в ОСАГО углубляется и скорее всего изменение (увеличение) тарифа неизбежно — иначе рост убыточности погубит ОСАГО. За первый месяц 2017 года впервые в истории ОСАГО в России сборы страховой премии по этому виду страхования были меньше, чем выплаты – 14 млрд рублей и 14,3 млрд рублей соответственно. А это уже чревато серьезными последствиями для клиентов, поскольку ряд компаний скоро не сможет выполнять свои обязательства перед ними.

Управляющий директор департамента страхования автотранспортных средств Ренессанс Страхование Сергей Демидов:

— Конечно, хотелось бы более оперативного внедрения натуральной формы, но такой порядок и сроки — стандартная практика нововведений в обязательных видах страхования.

Пока еще невозможно точно оценить «в цифрах» все новые требования, каким образом на рынок ОСАГО повлияет переход на натуральное возмещение, но в целом нововведение призвано снизить убыточность ОСАГО и обеспечить рынку стабильность, что выгодно и автовладельцам, и страховым компаниям. Какая правоприменительная практика последует, и выправит ли изменение в форме возмещения ситуацию на рынке – покажет время.

Сложностей для формирования пула таких станций в принципе нет. Какие-то трудности могут возникнуть разве что с гарантийными автомобилями в регионах с небольшим числом их дилеров — в этом случае будет по-прежнему применяться выплата деньгами.

Партнер «Первой Юридической Сети» Павел Курлат:

— Идея замещения денежных выплат родилась в страховом сообществе не от хорошей жизни: большая часть сформированной Верховным судом правоприменительной практики в рамках выполнения установки по обеспечению социальной защиты в финансовой сфере послужила благодатной почвой для недобросовестных «автоюристов», которые «терроризируют» страховые компании.

Пока не ясно, насколько готова инфраструктура станций технического обслуживания автомобилей, которые должны встроиться в схему натурального возмещения и соблюдать нормы закона. Из-за какой-то неучтенной детали может последовать социальное неприятие, в таком случае смысл закона об ОСАГО нивелируется.

Добросовестным клиентам страховых компаний подобные изменения интересны при условии, что страховщики сумеют отстроить взаимодействие со станциями технического обслуживания автомобилей в плане обеспечения качества и сроков ремонта.

korins.ru, 28.04.2017