

Общественники прогнозируют рост числа подпольных станций технического обслуживания (СТО) после введения натурального ОСАГО. Такое мнение ТАСС высказали эксперты в сфере страхования из регионов РФ.

14 декабря депутаты Госдумы приняли в первом чтении законопроект об установлении преимущественно натуральной формы возмещения ущерба по ОСАГО — ремонт транспортного средства над денежными выплатами. Страховщики и ЦБ полагают, что такая форма возмещения ущерба по обязательной «автогражданке» лишит экономической базы так называемых автоюристов. Последние, по мнению страховщиков, являются причиной убыточности ОСАГО, поскольку взыскивают со страховщиков компенсации через суд в несколько раз больше той суммы, которую выплачивают страховые компании страхователям.

Общественники против

Иркутский юрист Виктор Григоров считает, что нововведение простимулирует рост числа полулегальных китайских автосервисов, которые окажутся «в плюсе» за счет возможности предлагать страховым компаниям более выгодные условия сотрудничества. «Фактически это приведет к ситуации, аналогичной той, что сложилась в сфере госзакупок: доступ к заказам будут иметь те, кто сможет максимально снизить стоимость услуги. Вопрос качества будет оставаться за скобками. Страховщики начнут более активно заключать договора с сервисами-«однодневками», в том числе, где работают мигранты из Китая, качество работ по возмещению страховых случаев упадет в разы», — сказал он.

Также Григоров отметил, что большинство таких сервисов не имеют всего необходимого оборудования, справляться с серьезными заказами они будут дольше, чем это делали бы официальные дилерские центры. «Законопроект не только ущемляет права автолюбителей на выбор способа возмещения убытка, но и сулит сокращение срока износа авто за счет низкого качества ремонта», — добавил он.

По неофициальным данным, в Иркутске на данный момент функционируют порядка 20 автосервисов с фиктивными владельцами с российским гражданством, где работают нелегалы из Китая. Стоимость их услуг по ремонту авто может отличаться от рыночных на 30-50%.

В Крыму также отмечают, что существующие автосервисы не справятся с потоком машин. «В Севастополе автосервисы не справятся с запросом на ремонт по ОСАГО. В городе в день происходит порядка 40 ДТП, на ремонт автомобиля уходит около месяца. Нужно, чтобы было хотя бы 10 сертифицированных станций, имеющих договоры со страховыми компаниями, а таких, по моим данным, в Севастополе нет, эти станции будут просто заставлены машинами», — сказал руководитель общественной организации «Дорожный контроль — Севастополь» Максим Мишин.

Независимый эксперт в области автострахования из Севастополя Евгений Мясников также отмечает, что инфраструктура автосервисов в Севастополе и Крыму не способна удовлетворить запрос на ремонт по ОСАГО. «У нас ситуация прямо противоположная материке. Если там есть много незагруженных сервисов, и они борются за ремонтный ресурс, то здесь наоборот, здесь и предприятий не так много, а когда один-два раза в месяц приезжает машина ремонтироваться по страховке, они не знают, когда и где ее отремонтировать, так как большой объем заказов. Я думаю, что если этот закон примут,

то в нем будет исключение для Севастополя и Крыма», — сказал он.

Избежать свериздержек от «черных юристов»

Представитель Федерации автовладельцев России в Свердловской области Владимир Селянин считает, что так называемые «черные юристы» не исчезнут, а «изменится только основание для подачи исковых заявлений. «С введением закона о натуральном ОСАГО люди также будут ходить в суд, также будут обращаться к юристам, только по другой причине. Здесь идет речь о судебных процессах по некачественному ремонту или ремонту машин старыми запчастями. Понимаете, у нас у потерпевшего нет обязанности отремонтировать машину, это моя собственность, я что хочу с ней, то и делаю — могу продать в разбитом виде или ездить с царапиной, а тут идет речь о навязывании услуги», — сказал он.

Кроме этого, общественники отмечают, что законопроект не поможет минимизировать издержки от судов. «Страховые компании хотят скинуть с себя хомут аварийных комиссаров, которые вынимают достаточно много денег, но при этом желание нормально платить у них так и не появилось. А пока его не будет, со страховых компаний этот ущерб будет кто-то собирать. Не хотели они платить простым обывателям — появились аварийные комиссары (им по статистике 2016 года выплачивается 90% от всех страховых выплат), не будет комиссаров — они будут судиться по некачественному ремонту, а обычные граждане как получали мало, так и будут мало получать», — сказал Мясников.

Вопрос качества ремонта также остается открытым. По словам руководителя общественной организации «Дорожный контроль — Севастополь» Максима Мишина, он стоит довольно остро. «Какие запчасти будут ставиться, новые или бывшие в употреблении. Те же самые автоюристы будут судиться о качестве ремонта. Изменение закона не исключит махинации со стороны автоюристов, можно ведь оформить договор купли—продажи битого авто задним числом, а страховые компании не смогут содержать собственные автостанции», — сказал он.

Выступили «за»

За натуральную форму ОСАГО выступил генеральный директор технохолдинга Sumotori (Приморье), специализирующегося на продаже и обслуживании автомобилей, Виталий Веркеенко. «Считаю, что сроки не увеличатся, а качество ремонта возрастет. В этом заинтересованы и добропорядочные автомобилисты, и страховые компании, так как поправками в закон, видимо, будет оставлена возможность требовать денежного возмещения со страховой компании в случае некачественного ремонта», — сказал Веркеенко, добавив, что всего в Приморье около 200 малярно-кузовных цехов.

Он добавил, что в Приморском крае есть учреждения, которые занимаются профессиональной подготовкой специалистов по окраске, жестяным работам, ходовой части машины и автоэлектрике, в частности, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (ВГУЭС), но многие предприятия, которые занимаются продажей и обслуживанием автомобилей, имеют своих мастеров обучения. «Серьезную помощь в образовательном процессе играют производители оборудования и красок, которые производят обучение специалистов, либо повышение их квалификации», — рассказал собеседник.

С ним солидарна президент Союза страховщиков Санкт—Петербурга и Северо-Запада Ирина Лукашевич, которая считает, что проблем во взаимодействии между страховыми компаниями и автосервисами города не будет. По ее словам, в регионе достаточно

количество автосервисов, которые готовы обеспечить потребности в ремонте (согласно открытым данным, в Санкт-Петербурге более 2600 автосервисов — прим. ТАСС).

«Автосервисы теоретически заинтересованы в работе со страховщиками, если речь идет о нормальной системе ценообразования. Думаю, что желающих автосервисов будет немало, проблем с автосервисами в нашем регионе — Санкт— Петербурге и Ленинградской области я не вижу, потому что взаимоотношения с автосервисами у компаний, которые продают ОСАГО есть как минимум по направлению каско», — сказала она.

Однако, как отметил в беседе с ТАСС член Всероссийского общества автомобилистов Александр Холодов, есть риск, что с новым законом качество ремонта автомобилей может снизиться. «До принятия этого закона средства платятся клиенту, клиент сам приходит в автосервис и чинит машину, наверное, есть какие-то единицы, которые машины выкидывают или на разборку отдают. Думаю, нагрузка останется примерно та же, просто сейчас если клиент сам решает какую деталь выбрать, где-то подороже, где-то сэкономить, то после принятия закона за него будет решать страховая. Понятно, что компания будет выбирать тот сервис, что выгоднее для нее, есть риск, что будет некачественный ремонт», — сказал он.

По мнению представителей ГИБДД, законопроект усложнит работу несертифицированным автосалонам, а в перспективе — упростит работу инспекторов ДПС.

«Я отвечу на вопрос, пользуясь мнением рядовых автолюбителей — законопослушному автолюбителю все равно (в чем будет преимущество — прим. ТАСС), никто не зарабатывает на этом, не подгадывает выгоду, этим занимаются только мошеннические организации. Как раз с этого рынка уйдут мошенники, сотрудники ГИБДД будут меньше иметь вызовов на случайные ДТП, нам это вообще не нужно, наша задача — работать с тяжкими авариями и злостными нарушителями, всем остальным должны заниматься страховые компании, а не сотрудники в погонах. Это облегчит жизнь всем — и простым автолюбителям, и сотрудникам ГИБДД», — сказал главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Ставропольского края Алексей Сафонов.

Также он отметил, что в дальнейшем рассматривается вопрос, что такие ДТП будут оформлять так называемые страховые агенты, представители компаний. «Это европейская практика, мы к ней идем то маленькими, то большими шагами, на мой взгляд, это будет только в плюс», — пояснил Сафонов.

Источник: ТАСС, 27.01.2017