

Уход иностранных автомобильных компаний с российского рынка, начавшийся в феврале-марте, вызвал закономерную тревогу у автовладельцев и страховых компаний: риск повредить машину в ДТП не по своей вине по-прежнему присутствует, а вот оригинальные запчасти для ремонта стремительно исчезают. Перспективы того, что они появятся в ближайшее время благодаря параллельному импорту – туманны. Чтоб поддержать сегмент ОСАГО и рядовых автомобилистов в кризисной ситуации, Центральный банк РФ разрешил при формировании средней цены в справочниках средней стоимости запчастей, рассчитывать цену ремонта только по ценам сертифицированных аналогов оригинальных запчастей, если последние фактически отсутствуют на рынке.

Новая норма Единой методики, введенная Банком России, должна способствовать снижению волатильности в этой сфере и сдержать рост стоимости полисов ОСАГО, так как позволит рассчитывать ремонт по тем ценам на запчасти, которые фактически есть на рынке. Эксперты рынка поддержали это решение, они утверждают, что оригинальные запчасти далеко не всегда лучше своих сертифицированных аналогов, зато точно всегда дороже. Так было ещё до кризиса запчастей на отечественном рынке, сегодня же стоимость большинства оставшихся в продаже оригинальных запчастей и вовсе заоблачная. В справочнике автозапчастей Российского Союза Автостраховщиков (РСА) от 19 июня, который используется для расчета стоимости ремонта по ОСАГО, рост стоимости по некоторым маркам с начала года превысил 50%. Для оперативного решения проблемы нехватки запчастей участники страхового рынка просят разрешить использовать при ремонте автомобилей по ОСАГО детали, которые уже были в употреблении. Однако многие автомобилисты не понимают сути нововведений и предложений и задаются вопросами, не уменьшатся ли теперь выплаты по ОСАГО, стоит ли ждать использования б/у запчастей при ремонте и не повысится ли число автоугонов ради разбора машин на детали?

Насколько оправданы опасения автомобилистов, и что ждёт их в ближайшей перспективе прокомментировал член Правления Союза автосервисов Илья Плисов:

«Центральный Банк РФ разрешил использовать при расчете стоимости ремонта по ОСАГО пусть не оригинальные, но сертифицированные запчасти. Это важный нюанс,

который гарантирует сохранение качества учитываемых деталей. Большинство страховых стало использовать цены, которые есть по сертифицированному неоригинальному продукту. В принципе в этом, на мой взгляд, ничего страшного нет, потому что в некоторых случаях страховые компании вообще никак не могли рассчитать стоимость ремонта по той простой причине, что некоторых оригинальных запчастей в доступе нет и актуальных цен на них тоже, соответственно. И тут лучше использовать сертифицированные аналоги, которые есть в наличии, чем оставить автомобиль без ремонта. При этом мне известны случаи, когда, при нахождении оригинальных продуктов, страховщики выплачивают их полную цену».

Улучшить ситуацию с восстановительным ремонтом должно разрешение страховым компаниям использовать б/у сертифицированные запчасти при натуральном возмещении при ОСАГО, что сегодня не допускается по закону. Но автосервисы могут предложить автовладельцу подписать дополнительные соглашения, где он разрешит использовать при восстановлении собственного автомобиля неоригинальные или б/у запчасти, если в данном конкретном случае нет иной альтернативы. Ведь мало кто захочет оставаться с неисправным автомобилем на неопределенный срок. В автомастерских признают, что сегодня практически ни один крупный ремонт невозможно выполнить исключительно новыми оригинальными запчастями, но клиенты не страдают от этого и большинстве случаев на 100% довольны результатом работ с использованием сертифицированных аналогов или б/у запчастей. Конечно, в случае с ремонтом б/у запчастями речь идет о деталях, которые не влияют на безопасность, например, о замене кузовных запчастей.

Илья Плисов подчеркивает, что нерешенные проблемы в отрасли остаются и требуют внимания регулятора и законодателей: «Есть случаи дефицита или отсутствия аналогов деталей для редких автомобилей, например, редкой оптики, кузовных деталей, системы AIRBAG (подушки безопасности) и др. Автосервисы сталкиваются и с логистическими трудностями, когда запчасти находятся в наличии, но на другом складе, иногда в другом регионе или даже части страны. Среди точек роста, безусловно, то, что пока отечественные производители аналогов запчастей не собраны в кластеры – это удорожает продукцию, если сравнивать её с такой же, но произведенной в Китае. Нужно помогать местным производителям развивать свою деятельность. Также официальное решение использовать б/у детали в ремонте хотя бы временно, но могло бы снизить градус ситуации, особенно если говорить об автомобилях старше 10 лет.

Что касается слухов о росте числа угонов автомобилей, если узаконить использование б/у запчастей, то к различным противоправным действиям может приводить не какое-то решение, например разрешение использовать б/у детали при ремонте, а ухудшение криминогенной ситуации. На сегодня это не фиксируется, страховщики, ЦБ, представители бизнеса не подтверждают рост угонов».

Википедия страхования