

В 2017 году водителям станет сложнее получить деньги в качестве компенсации ущерба по ОСАГО: страховщики будут по умолчанию направлять автовладельцев на ремонт в автосервис. Реформу по замене денежной выплаты натуральным возмещением запланировал Минфин. В результате страховщики надеются снизить количество выплат по суду и выровнять убыточность ОСАГО.

Выбора нет

Масштабная реформа «автогражданки» заложена в поправках к закону об ОСАГО, разработанных в Минфине. Суть изменений — приоритет так называемого натурального способа возмещения ущерба, ремонта над денежной выплатой. В настоящее время, согласно 15-й статье закона об ОСАГО, автовладелец сам выбирает форму компенсации ущерба. Компания может направить машину в ремонт на автосервис или произвести денежную выплату. По оценке страховщиков, в большинстве случаев водители выбирают деньги.

В Минфине считают, что эта схема уже неэффективна. «Страхового возмещения все чаще не хватает для полного возмещения вреда, что приводит к недовольству потребителей», — говорится в пояснительной записке к поправкам. При выплатах деньгами часто возникают споры о размерах компенсации ущерба между страховщиками и экспертами-техниками, что связано отчасти с несовершенством методологии проведения экспертизы поврежденных авто. Споры ведутся и в судах, что ведет к росту издержек страховщиков: водители пользуются услугами автоюристов, которые добиваются взыскания не только компенсации ущерба, но и морального вреда, оплат услуг экспертов.

Только по итогам первого полугодия 2016-го страховщики оплатили более 410 тыс. судебных требований по ОСАГО, при этом сумма непосредственно страховых выплат составила 14,7 млрд руб., еще 11 млрд руб. составили расходы, связанные с деятельностью юристов. В итоге страховщики говорят о том, что убыточность ОСАГО превышает 100%, а в ряде регионов — 300%.

Для решения этих проблем Минфином предлагается новая схема. По ней ущерб автомобилю по умолчанию возмещается ремонтом на станции техобслуживания (СТОА), с которой у страховщика есть договор. Таких станций у страховщика может быть несколько, конкретный автосервис выбирается «потерпевшим по согласованию со страховщиком». К СТОА будут предъявляться жесткие требования, их пропишут в правилах обязательного страхования: предельные сроки ремонта, требования по территориальной доступности, порядок взаимодействия со страховщиком, правила сохранения заводской гарантии. Список автосервисов с их подробным описанием, адресами и временем работы должен быть опубликован на сайте страховщика.

Кроме того, в случае возмещения убытка ремонтом не будет учитываться износ деталей. По оценкам страховщиков, это увеличит размер средней выплаты на 20-30% (в сентябре размер средней выплаты по ОСАГО составил, по данным Российского союза автостраховщиков, 76 тыс. руб.). Тем не менее компании готовы идти на это, рассчитывая на скидки от СТОА, которые они будут получать за направленный поток клиентов. Все эти предложения, по прогнозам Минфина, должны привести к тому, что 90% выплат в рамках «автогражданки» будут осуществляться натурой.

Впрочем, Минфин предусмотрел ряд исключений, в которых выплаты в ОСАГО

останутся денежными. Например, в случае, когда СТОА расположена слишком далеко от места жительства автовладельца. Или оценочная стоимость ремонта в сервисе выше 400 тыс. руб. (лимит, прописанный в законе об ОСАГО) и автовладелец не готов доплачивать за это. На денежную выплату можно рассчитывать, если авария оформлялась по системе европротокола без инспектора ГИБДД и заявленный ущерб превышает установленный законом лимит по нему (сейчас это 50 тыс. руб., Минфин предлагает его увеличить до 100 тыс. руб.). Поправками предусмотрено лишение страховщика права на натуральные выплаты в случае нарушений правил компенсации ремонтом.

Долгий путь к ремонту

Идея ввести приоритет ремонта над денежными выплатами предлагалась Российским союзом автостраховщиков (РСА) еще в 2015 году. В апреле 2016 года глава Ассоциации по защите прав автострахователей Максим Ханжин поднял эту тему во время «Прямой линии» с президентом Владимиром Путиным, предложив создать сеть авторизованных автосервисов, где водители могли бы ремонтировать свои машины, получая направления от страховщиков. Президент назвал идею «хорошей и правильной», при этом отметил, что надо подумать, как ее «трансформировать в реальной жизни». Позже правительство РФ поручило Минфину совместно с ЦБ подготовить законопроект, что и было сделано.

«Важнейшим преимуществом перед денежной выплатой для водителя оказывается тот факт, что натуральная выплата проводится без учета износа автомобиля», — заявил глава РСА Игорь Юргенс, комментируя законопроект Минфина. «Мы видим одни плюсы», — говорит руководитель управления методологии обязательных видов страхования «АльфаСтрахования» Денис Макаров. — Ремонт позволит контролировать и обеспечивать надлежащее качество услуги по ОСАГО. Это переход к принятой в развитых странах модели отношений, когда не нужно ездить лишний раз за деньгами и переживать, что выплаты не хватит на осуществление качественного ремонта». По его мнению, благодаря переходу на натуральную систему выплат уйдет схема с участием юридических посредников. «Схема давно обкатана в каско и нареканий не вызывает, — добавляет руководитель дирекции розничного бизнеса «Ингосстраха» Виталий Княгиничев. — С пострадавшего снимается головная боль по поиску места ремонта, по стоимости ремонта, по согласованию объема работ».

Впрочем, у страховщиков имеется ряд замечаний к проекту Минфина. По мнению господина Юргенса, выбор станции техобслуживания для ремонта должен оставаться за страховой компанией. «Именно страховщик при наличии нескольких СТОА, отвечающих необходимым требованиям, может прогнозировать их загруженность и учитывать иные факторы для обеспечения наиболее качественного урегулирования вопроса с ремонтом, — говорит он. — Автовладелец может не знать всех этих нюансов: если он будет выбирать сервис сам, то он рискует оказаться в очереди на обслуживание». Споры по поводу порядка выбора сервиса, по данным «Ъ», шли между Минфином и ЦБ, из-за чего законопроект долгое время не вносился на рассмотрение в Госдуму (на момент написания статьи этого так и не произошло).

Виталий Княгиничев считает, что норма, согласно которой износ деталей при натуральном возмещении не учитывается, содержит риски для страховщика, поскольку новые детали (особенно на старые машины) довольно дорогие. «В тарифе на ОСАГО пока это не отражено», — отмечает он. Спорной, по мнению господина Княгиничева,

является норма о возложении на страховщиков «явно несвойственных им функций», таких как определение предельных сроков ремонта. «Подобные нормативы должны разрабатываться профильными ведомственными НИИ и утверждаться документом федерального уровня,— говорит он.— Полагаем, что если страховщик отвечает за качество ремонта, право регрессного требования к СТОА должно быть напрямую зафиксировано в этих поправках. Также не понятно, например, каким образом страховщик сможет реализовывать требования по сохранению гарантийных обязательств изготовителя транспортного средства». «Требования к СТОА должны быть мягкими,— считает Денис Макаров.— В стране пока не идеально отлажена структура ремонта и нет централизации по управлению СТОА. На первоначальных стадиях могут быть вопросы о том, как правильно контролировать качество услуги». Собственные замечания к законопроекту представила и Федеральная антимонопольная служба (ФАС). Ведомство, в частности, не устраивает пункт, согласно которому в случае выявления некачественного ремонта машина ремонтируется повторно. По мнению ФАС, в такой ситуации потерпевшему должна быть предоставлена возможность выбора, как и сейчас,— компенсировать ущерб ремонтом или деньгами. «Это будет являться дополнительным стимулом для страховщиков для обеспечения качественного ремонта, а также устранил необходимость для граждан пользоваться услугами СТОА, зарекомендовавшей себя не лучшим образом»,— считают в ФАС. В Минфине против этой идеи: это снова приведет к значительному росту споров с клиентами по поводу качества ремонта. Страховщик, в свою очередь, может предусмотреть в договоре с автосервисом ответственность за некачественный ремонт.

Исполнительный директор ассоциации автосервисов НАПТО Борис Ласкин поддержал законопроект Минфина. При этом он отметил, что взаимоотношения автосервисов и страховщиков должны быть максимально урегулированы: нужно прописать стандарты, требования к квалификации ремонтников, количество нормочасов на ремонт и другие правила игры. «Должна быть создана схема, при которой бы страховщики четко понимали, за что они платят сервису, а у сервисов не должно возникать вопросов с недоплатой за ремонт»,— добавляет Борис Ласкин. Руководитель кузовного сервиса группы компаний «Автоспеццентр» Виталий Олефиренко пояснил «Ъ», что сегодня, выполняя ремонт преимущественно гарантийных машин, дилерские центры соблюдают рекомендации производителя. «После того как будут приняты поправки в закон об ОСАГО, значительно увеличится поток клиентов с постгарантийными машинами,— говорит он.— Для таких случаев в законе обязательно должны быть прописаны критерии оценки качества ремонта, а этого пока нет».

Господин Олефиренко приводит в пример довольно типичный случай: на старой машине красится деталь, и клиент потом предъявляет претензии по поводу того, что маляры якобы не попали в цвет. По факту выполнить такую работу очень сложно, поскольку заводская краска с годами выцветает, в результате возникают споры и конфликты. «Эта проблема существует и сейчас, но она стоит не так остро, поскольку в рамках ОСАГО к нам поступает немного автомобилей, но после принятия поправок при натуральной форме возмещения убытков ожидается серьезный рост обращений,— отмечает он.— Тем более что по договору со страховой компанией в случае возникновения спора относительно качества работы, в том числе в судах, мы выступим ответчиком».

Клиент может нанять и профессионала-автюрюриста, говорит Виталий Олефиренко,

который будет специально искать недочеты в выполненной работе. «Есть риск, что мошеннические схемы перетекут в область СТОА,— подтверждает Виталий Княгиничев.— Надо будет еще посмотреть на практике, насколько СТОА готовы разделить со страховыми компаниями ответственность за качество ремонта». Помимо этого, отмечает Виталий Олефиренко, дилерским центрам теперь придется осваивать новые технологии ремонта. Сегодня в рамках ремонта гарантийных машин по каско поврежденная деталь меняется на новую, ОСАГО же допускает восстановление-реставрацию деталей, локальный ремонт, локальную покраску. «Многие центры не имеют большого опыта в таких работах»,— добавляет он.

Защитники против

Правозащитники законопроект раскритиковали. Глава Ассоциации по защите прав автострахователей Максим Ханжин считает, что противодействие автоюристам не может служить оправданием для введения новой схемы компенсации ущерба. Изначально, когда эта тема обсуждалась во время «Прямой линии с президентом», подразумевалось создание пула автосервисов, которые будут соответствовать строгим критериям, говорит господин Ханжин. Из этого списка автовладельцы и должны выбирать место для ремонта машины, не согласовывая ничего со страховщиком. «Главное, что автосервисы не должны зависеть от страховщиков, как сейчас,— поясняет правозащитник.— Регулированием их деятельности должен заниматься, по его словам, к примеру, Минтранс или ЦБ. Страховщики отношения к ремонту не должны иметь, они обязаны выполнять лишь роль кассы и переводить деньги».

По его словам, опыт реформы техосмотра (в 2011 году) показал, что у РСА есть свои бизнес-интересы, «не совпадающие с интересами безопасности движения», в результате техосмотр превратился в «профанацию» и его сейчас почти никто не проходит. Велик риск, что институт натуральной формы компенсации ущерба ждет такая же судьба, если поправки к закону об ОСАГО будут приняты в нынешнем виде, говорит Максим Ханжин.

Гендиректор компании «Главстрахконтроль» Николай Тюрников концептуально поддержал идеи Минфина: натуральная форма компенсации ущерба является «прогрессивной» и активно используется на Западе. «Но в России нужно обязательно оставить автовладельцам право выбора,— считает он.— Если этого не сделать, то мы получим злоупотребления со стороны страховщиков, которые будут пользоваться своей более сильной по отношению к страхователю позицией. Кроме того, в представленном Минфином законопроекте статья с ремонтом написана так запутанно, что понятна только профессионалам: обычные автовладельцы в ней с трудом смогут разобраться, а компании будут этим пользоваться». По мнению Николая Тюрникова, если сделать ремонт более выгодной и удобной формой возмещения ущерба без «принудиловки», то автовладельцы сами начнут ее выбирать добровольно.

Источник: Коммерсант, 29.11.2016