

Никаких выплат, только ремонт. Чтобы избавиться от денежных компенсаций ущерба по ОСАГО, на которых кормится армия автоюристов, страховщики готовы отказаться даже от расчета износа автомобилей. Звучит заманчиво, но есть риск, что после принятия соответствующих поправок качество страхового ремонта упадет, а его сроки, напротив, вырастут.

«У нас просто жуть! В компаниях нет полисов ОСАГО. Прямо какой-то саботаж страховщиков!» – пишет пользователь из Волгограда на форуме banki.ru. Тему подхватывают возмущенные автовладельцы из других регионов: мол, невозможно купить полис не только по всей Волгоградской области, но и в Ростове-на-Дону и в Краснодаре. Граждане записываются с ночи в очереди у офисов страховых компаний. Однако с открытием удастся оформить лишь 8–10 полисов «автогражданки» в день. А купить электронные полисы в убыточных регионах и вовсе невозможно.

Причины убыточности ряда регионов страховые компании напрямую связывают с растущим бизнесом автоюристов. По итогам 2015 года объем судебных выплат по ОСАГО составил 18,4 млрд руб. Половину этих денег, по мнению автостраховщиков, автоюристы положили себе в карман.

Для решения проблемы Российский союз автостраховщиков (РСА) разработал и направил в ЦБ и Минфин блок поправок: предлагается перевести возмещение ущерба в ОСАГО в натуральную форму, то есть никаких выплат, только направление на ремонт. Велики шансы, что инициатива пройдет. Во всяком случае, спустя неделю после того, как с таким предложением обратились 14 апреля на «прямой линии» к Владимиру Путину, президент дал поручение к 1 октября разработать предложения по преимущественному возмещению ущерба по ОСАГО в виде ремонта машины.

Дайте деньгами

По статистике РСА на сегодняшний день ремонт автомобиля по ОСАГО выбирают лишь от 1% до 10% клиентов страховых компаний.

Как рассказывает Виталий Княгиничев, руководитель дирекции розничного бизнеса СПАО «Ингосстрах», даже многие из тех, кто получает направление на станцию техобслуживания, отказываются от ремонта, узнав все подробности.

Все потому, что в ОСАГО учитывается износ запчастей в зависимости от года выпуска и пробега автомобиля. Расчет возмещения, как и в случае с денежными выплатами, страховщик производит на основе единой методики оценки ущерба и справочников цен, разработанных РСА и утвержденных Центробанком. За реальной ценой на запчасти с учетом скачков рубля эти нормативы явно не успевают. В конце марта Управление ФАС Республики Татарстан признало РСА нарушителем части 1 статьи 10 закона «О защите конкуренции». Антимонопольщики посчитали, что РСА нарушил порядок формирования справочников средней стоимости запчастей, материалов и нормочаса работ, установленных ЦБ. Это, по мнению УФАС Татарстана, привело к экономически необоснованным выплатам потерпевшим: непосредственно в республике отклонение в цене по запчастям, по оценкам УФАС, могло достигать до 30%, а по материалам – до 25%. Вряд ли в других регионах ситуация сильно отличается.

Водителям страховая система оценки ущерба кажется попросту форменным надувательством. «Произошло мелкое ДТП с моим участием, документы оформил как надо, предупредил страховую. В результате ДТП задний бампер с парктрониками под замену», – пишет Валерий Г. на форуме banki.ru. Минимальная стоимость работ по замене бампера – 32 тыс. руб., а страховая компания насчитала 9,1 тыс. руб. «Типа износ», – пишет возмущенный Валерий. Он подал иск по возмещению затрат за экспертизу, почтовые расходы и юриста, которые «тянут под 200 тыс. руб.». А схема получения по суду и полной стоимости ремонта, и зачастую сильно превышающих ее судебных издержек автоюристами поставлена на поток. «Автоюристы в судах получают все строго в соответствии с законом, – замечает юрист «Коллегии правовой защиты» Марат Бикбов. – Если автоюрист что-то отсудил, это значит, что страховая компания что-то недодала».

Автоюристы, парирует исполнительный директор РСА Евгений Уфимцев, напрямую заинтересованы в том, чтобы автовладельцы не ремонтировались, а получали денежные выплаты. Чтобы убрать с рынка ОСАГО автоюристов «как класс», страховщики готовы идти на серьезную уступку. Они обещают, что после того как клиент будет лишен возможности получать компенсацию ущерба деньгами, доплаты за ремонт также уйдут в прошлое. Кстати, возможен и такой вариант: право выбора клиентов денежного возмещения останется, но в этом случае, как и сейчас, рассчитывать все будут с учетом износа.

«За основу предлагаемых поправок была взята модель, которая сейчас работает по автокаско», – говорит Евгений Уфимцев. А в каско, согласно статистике страховщиков, 90% автовладельцев выбирают именно ремонт машины, а не денежные выплаты. Причем, по словам Владимира Мирошникова, директора по развитию компании «Рольф», именно страховщики по каско обеспечивают от 60% до 90% загрузки кузовных цехов официальных дилеров.

«В каско минимальное количество судебных споров и нет автоюристов, которые организованно списывают деньги со счетов страховщиков через суд», – рассказывает Евгений Уфимцев.

Что за станция такая

Очевидно, что если за ремонт не надо будет доплачивать, большинство автовладельцев выберет ремонт по ОСАГО, как сегодня выбирают ремонт по каско. Но дьявол в деталях: большой вопрос, как именно страховые компании и выбранные ими станции технического обслуживания автомобилей (СТОА) начнут воплощать предложения РСА в жизнь.

Идеальная ситуация – направление на ремонт к официальному дилеру. Сейчас на СТОА официальных дилеров водители за ремонтом по ОСАГО практически не обращаются – это невыгодно из-за разницы в стоимости ремонта. «При расчете выплаты по ОСАГО определяют стоимость нормочаса и запчастей в среднем по рынку, включая неофициальные сервисы, цены которых существенно ниже официальных СТОА», – говорит руководитель направления послепродажного обслуживания по работе с клиентами одного из официальных дилеров. У официального дилера средняя цена покраски детали составляет от 35 тыс. руб. (бампер) до 70 тыс. руб. (крыша), а у неофициального – примерно 15 тыс. руб. Однако, по словам Владимира Моженкова, президента ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД), низкие цены у неофициальных дилеров связаны с тем, что они используют запчасти с «разборок» либо контрафактные – из Китая.

Владимир Моженков считает, что официальные дилеры, а их в стране 4 тыс., заинтересованы в заказах автостраховщиков. «Если машины будут направлять к официальным дилерам, то от этого выиграют все: дилеры дают гарантию на запчасти минимум год, на работу – минимум полгода», – говорит он.

«Все проблемы на рынке ОСАГО связаны с тем, что решения этих проблем предлагают те люди, которые заинтересованы в том, чтобы собрать больше, а заплатить меньше. А именно РСА», – говорит генеральный директор «Главстрахконтроля» Николай Тюрников. По его словам, на Западе автовладельцы выбирают любого независимого эксперта, у которого есть лицензия, тот проводит осмотр, и на основании его расчета водитель получает выплату из страховой компании. Если авто нет пяти лет, то цены, по его убеждению, должны формироваться по справочникам официальных дилеров. «Как в Германии – до семи лет. Машина до семи лет и ремонтируется у официального дилера, и цены, соответственно, в расчете такие, какие у официального дилера», – говорит он.

Однако, согласно поправкам РСА, попасть к «официалам» смогут машины не старше двух лет, хотя стандартная гарантия на автомобили действует минимум три года. Куда пойдут остальные – иначе говоря, большинство? В неофициальные сервисы по направлению страховщика. «Если сейчас ТО можно купить в любой подворотне, то представьте себе, какое там будет качество ремонта! Никак не будет контролироваться качество ремонта», – пугает юрист портала «Антистраховщик.рф» Илья Афанасьев.

«Во всех странах, где развито возмещение ущерба в виде ремонта, станции ТО бегают за клиентом, берут на себя износ, франшизы. Поэтому и вторичный рынок запчастей там развивается намного быстрее – по каждой марке и модели есть запчасти. У нас же все это в зачаточном состоянии», – возражает Княгиничев. Тем не менее вопрос с контролем качества будущего обязательного ремонта по ОСАГО, как и правомерности использования неоригинальных и подержанных запчастей действительно остается открытым. Проблемы могут возникнуть и со сроками ремонта.

Авто-очередники

По словам автоюристов, с принятием предложений РСА водителям станет труднее отстаивать свои права в суде.

«РСА предлагает увеличить сроки рассмотрения претензий. Это сроки выплаты. Сейчас это 20 дней, предлагают продлить до 45 дней, плюс включают возможность практически неограниченно продлевать этот срок. Это, конечно, недопустимо», – говорит Николай Тюрников.

Речь о сроке, когда страховщик должен направить автомобиль на ремонт, а нормы, указывающей, в течение какого срока должен закончиться ремонт автомобиля, в законодательстве вообще нет.

«Согласно закону «О защите прав потребителей», предельный срок есть у гарантийного ремонта – 45 дней. А в случае с ОСАГО и каско нет ни срока окончания ремонта, ни штрафных санкций за то, что он не выполнен. Если эти поправки примут, получится, что вы будете обязаны сдавать машину на ремонт, а потом ходить за ней несколько месяцев. Рекорд, который я видел в судебных материалах, два года», – говорит Марат Бикбов.

Экономическая логика, конечно, подсказывает, что СТОА не выгодно месяцами держать у себя машину. Но всегда ли работает логика, если запчасти нет в наличии или просто персонал ведет себя безалаберно? На профильных форумах встречаются отзывы автовладельцев, которые пишут, как они не могли получить свою машину, полгода назад отправленную ремонтировать на СТОА по направлению страховщика. Жалоб на качество ремонта куда меньше.

«Интересная вещь получится: сервис человека отфутболивает, говорит, что у него договор со страховой компанией, которая ему что-то не согласовывает. А страховая компания говорит: «Вы отдали машину сервису? Вот идите и с ними разбирайтесь, мы им все давно согласовали», – рисует перспективы автовладельцев Марат Бикбов.

«Сейчас у клиента есть понятный алгоритм защиты своих прав. И если ему не доплатили, он идет суд и в течение двух-трех месяцев получает доплату. В автосервисе обращаться с этим будет гораздо сложнее», – добавляет Тюрников.

Страховщики уверяют, что предложения РСА не приведут к очередному подорожанию «автогражданки». «Как ни парадоксально, но как раз натуральный ремонт может способствовать снижению цены ОСАГО, потому что сейчас здесь свой бизнес наращивают псевдоюристы, которые, пользуясь случаем, пытаются раздуть ущерб», – аргументирует Княгиничев. Но так ли все же велик кусок мучителей-автоюристов в страховом пироге? Ремонтировать по ОСАГО обещают как по каско, а цена полисов каско и ОСАГО различается кратно: если за ОСАГО водители в среднем платят 6,2 тыс. руб., то за каско – около 60 тыс. руб. Уже осенью могут быть приняты поправки в закон

«Об ОСАГО», и в расчетах цены «автогражданки» будет учитываться новый коэффициент. Он будет зависеть от числа нарушений правил ПДД: для лихачей полис может подорожать в три раза. Не исключено, что страховщики найдут новые аргументы, чтобы после введения безальтернативного направления на ремонт ОСАГО подорожало и для осторожных водителей.

Источник: [Коммерсантъ Деньги](#) , 18, 09.05.16

Автор: Глушенкова М.