



*Закон о введении натуральных выплат в обязательном автостраховании (ОСАГО) для новых договоров не отвечает интересам ни страховых компаний, ни потребителей, считают эксперты, опрошенные корреспондентами агентства «Интерфакс-Юг».*

Так, по мнению руководителя управления андеррайтинга обязательных видов «АльфаСтрахования» (Ростов-на-Дону) Дениса Макарова, поставленных изначально целей поправки в закон не достигли.

«Не до конца понятно, как именно будут работать новации, какой поток будет идти через ремонт, а кто — получать деньги, в том числе завышенные по суду выплаты. Не решена до конца проблема автоюризма и издевательства над страховщиками в части взыскания завышенных выплат», — сказал он.

Новые требования по доступности СТОА (станция технического обслуживания автомобилей — ИФ) тоже не всегда реализуемы для всех регионов в связи с неполным охватом и наличием в них станций.

По словам юриста Александра Сидорика (Ростов-на-Дону), закон ограничивает автовладельца в правах распоряжения собственным автомобилем и фактически вынуждает делать ремонт, за исключением случаев, предусмотренных узким перечнем, хотя раньше после обращения в страховую компанию он получал денежные выплаты, которые мог использовать по своему усмотрению.

По его мнению, есть основания полагать, что страховщики не будут укладываться в установленные законом сроки — 30 рабочих дней для проведения ремонта и 20 календарных дней на согласование — из-за ограниченного объема автосервисов, отвечающих требованиям законодательства, на фоне большого потока автомобилистов. «Если раньше мы могли, получив денежные средства, отремонтировать автомобиль в кратчайшие сроки и при этом продолжать его эксплуатировать в доремонтный период, то сейчас есть риск ожидания ремонта довольно продолжительное время», — считает А.Сидорик.

По его мнению, еще одна недоработка закона связана с необходимостью опираться при проведении ремонта на цены, указанные в единой методике определения размера убытка, которые, в свою очередь, не соответствуют фактическим.

«В соответствии с новым законом, если участником ДТП стал автомобиль не старше двух лет, страховщик должен отправить его на ремонт к официальному дилеру. Но цены у них выше приведенных в методике РСА на отдельные запчасти до 80%. Как при таких обстоятельствах можно отремонтировать автомобиль и предоставить гарантию на выполненные работы — этот вопрос остается открытым», — сказал А.Сидорик.

Он считает, что пока не будет урегулирована ситуация с применением цен единой методики, пока она не будет приведена в соответствие с фактическими ценами, многие автомобилисты будут сталкиваться с трудностями.

Серьезная проблема может возникнуть и с гарантийными автомобилями. Так, многие

дилеры предоставляют гарантию на автомобили на срок до 5 лет, а законом предусмотрен ремонт у официального дилера автомобилей не старше двух лет. «Соответственно, страховщик получает право отправить клиента на ту станцию техобслуживания, на которую посчитает нужным, что может привести к потере клиентом гарантийных обязательств со стороны автодилера. Этот момент также не урегулирован законом», — отметил юрист.

По мнению лидера регионального движения «За хорошие дороги» (Волгоград) Алексея Ульянова, закон исключает вероятность мошеннических действий и черных схем отмыва денег, но он несовершенен и будет дорабатываться в течение долгого времени.

«На сегодняшний день работоспособность закона вызывает сомнения. Первое, что я сделал, узнав о законе, — обратился в официальные автосервисы, их в Волгограде много, но крупных порядка 20. Один из руководителей сказал мне, что натуральные выплаты по ОСАГО неудобны для компаний, производящих ремонт. Во-первых, законом оговорены сроки гарантии на ремонт 6 и 12 месяцев, а кто ее будет нести ее — вопрос. Владелец автосервиса уже посмотрел типовой договор, который будет составляться. В нем указано, что стоимость запчастей определяется по рыночной цене. Получается, что страховщик так или иначе будет участвовать в том, каким образом будут покупаться запчасти», — сказал А.Ульянов.

Он считает, что страховщики вряд ли будут покупать запчасти оригинального производства. «А к кому в итоге автовладелец будет предъявлять претензии и требовать не китайские, а оригинальные запчасти? К автосервисам. По кузовному ремонту также могут возникнуть вопросы. В законе не прописано, что будет подразумевать кузовной ремонт: либо будут менять элемент целиком, либо править и красить. Естественно, для потребителей в приоритете будет замена, например, крыла или другой детали. Страховая компания, естественно, не будет за это платить. Все это повлечет рост судебных исков к автосервисам от потребителей, и для автоюристов найдется новая работа — они будут взыскивать средства с мастерских по ремонту авто», — отметил А.Ульянов.

По мнению председателя дагестанского отделения Всероссийского общества автолюбителей Магомеда Мутаева, в республике не все страховые компании смогут быть готовы к нововведениям. Поскольку закон прописывает необходимые требования к сервисным центрам, компаниям предстоит такие центры построить и оборудовать. А это займет продолжительное время и, как следствие, вызовет ажиотаж, считает он.

Начальник отдела выплат ставропольского филиала страховой компании «РЕСО-Гарантия» Станислав Нововахин считает, что клиенты страховых компаний будут получать возмещение практически в полном объеме, «не будет дополнительных расходов, уходящих «налево» и «проходящих мимо их карманов».

«Пока мы не видим проблем, которые могут быть связаны с законом. Да и в целом, пока закон не заработает, проблем с ним не выявить. На данный момент у нас в компании нет никаких препятствий по натуральным выплатам», — сказал С.Нововахин.

По мнению генерального директора юридического агентства СРВ (Ставрополь) Романа Савичева, новый уровень ответственности (натуральные выплаты — ИФ) станет серьезным испытанием для страховщиков.

«Но они рассчитывают, что расходы на организацию ремонта автомобилей даже без учета их износа будут ниже тех масштабных трат, которые приходится на погашение требований недобросовестных автоюристов. Ситуация в том, что большинство прав

требования по итогам судебных тяжб переходит к посредникам. В итоге сами автовладельцы получают не так много средств, а деньги оседают в карманах автоюристов», — отметил он.

По мнению Р.Савичева, переход на натуральные выплаты по ОСАГО потенциально может снять остроту целого ряда проблем. Кроме того, это позволит еще на какое-то время не поднимать «больной вопрос о повышении тарифов по страхованию».

Руководитель ростовского регионального отделения «Финпотребсоюза» Ольга Михайлова считает, что страховые компании не готовы к нововведениям, при реализации закона у них возникнет проблема выстроить достойное сотрудничество с СТО, которые в установленные сроки качественно выполняют ремонт и тем самым вызовут доверие у застрахованных в компании автособственников.

Председатель волгоградского отделения «Движения автомобилистов России» Армен Оганесян считает, что закон важен для ряда регионов, где так называемые «автоюристы», а не нормальные юристы, занимались вымогательством денег у страховых компаний, а пострадавшие получали только ту часть, которую по договорам цессии или по взаимному соглашению обсуждали с автоюристами.

Вместе с тем, он не согласен с рядом положений нового закона. Например, пункт о том, что новые автомобили не старше двух лет должны будут ремонтироваться СТО официальных дилеров. Почти все дилеры и производители дают на машины гарантию от трех до пяти лет. В таком случае, ремонтироваться у официальных дилеров должны автомобили хотя бы до 3 лет.

«Вызывает вопросы и гарантийный срок по ремонту транспортного средства. Законом предусмотрено 6 месяцев, но здесь нужно исходить из гарантии, которую дают дилеры, а у некоторых она составляет до года. Несовершенным является и пункт, устанавливающий максимальный срок ремонта в 30 рабочих дней. Сейчас кризис, и не у всех дилеров на складах достаточное количество автозапчастей. Если потребуются их замена, то сроки ремонта из-за необходимости ожидания доставки запчасти будут часто нарушаться», — отметил А.Оганесян.

Он считает, что при реализации закона основные вопросы возникнут по качеству обслуживания.

«Страховые компании хотят оптимизировать деятельность, и в этой связи многие проблемы перекадываются на мастерские. Любой гражданин хочет, чтобы его машину отремонтировали на «отлично». Если это будет сделано на «троечку», это выльется в новые судебные разбирательства. Поэтому, с одной стороны, законодатели хотят уйти от автоюристов, а с другой, у них опять будет очень много работы», — считает А.Оганесян.

Представитель филиала Росгосстраха в Карачаево-Черкессии Мадина Токова полагает, что проблем с практической реализацией нововведения не возникнет.

«В части практической реализации нововведения, скорее всего, работа автостраховых компаний немного усложнится. Но сейчас пока об этом сложно говорить. Думаю, что в любом случае важно наладить хорошую работу автомастерских, которые будут работать по страховым случаям», — сказала она.

Глава юридического агентства «Свои люди» (Ставрополь) Александр Моховиков выступает против нововведения, поскольку в нем до сих пор не оговорено, какие права будет иметь клиент, может ли он интересоваться и проверять ход работ, в нем нет четких правил, понимания ответственности, прав, способов ознакомления, реестра СТО.

«Пример из практики: с начала 2017 года семь моих клиентов после аварий ремонтировали автомобили, у шести из них ремонт проведен некачественно. Кроме того, сроки нарушались примерно на 10-15 дней. В новом законе предусмотрена выплата неустойки за каждый день просрочки. Но предположим, клиенту задержали машину, неустойка — 50 тыс. рублей. Он идет в страховую компанию, там ему отказывают в ее выплате. Клиент обращается в суд, там страховая компания заявляет о снижении неустойки и суд оставляет вместо 50 тыс. рублей 3 тысячи. То есть человек вынужден терпеть неудобства во время ремонта, искать альтернативные способы перемещения, а потом он еще и получит мизерную неустойку. Это, безусловно, минус», — отметил А.Моховиков.

Предусмотренная законом удаленность СТО в 50 км от населенного пункта также вызывает недоумение, поскольку, разместив на такой станции авто, его владелец не сможет проконтролировать ход работ. При этом после выдачи авто из ремонта он не будет знать, что там с ним делали, какие меняли запчасти.

«Если раньше у страховой компании эту информацию можно было запросить, то теперь она не обязана предоставлять такие данные, выдавать копии осмотра перед ремонтом», — отметил А.Моховиков.

По его мнению, закон придуман не для людей, а для страховых компаний, которые не готовы к нововведениям.

«Если сейчас из 1 тыс. обратившихся пять делают выбор в пользу ремонта, у трех из них сроки нарушаются. А после введения закона вместо тысячи клиентов в день ремонта будет 100 тыс. желающих сделать ремонт. Да у нас даже и станций таких нет мощных», — сказал А.Моховиков.

Директор филиала СК «РЕСО-Гарантия» в Северной Осетии Игорь Хутиев заявил, что в регионе нет полноценных техстанций.

«У нас этот рынок стихийный, крупных ремонтных станций, которые бы влияли на ценообразование в этой сфере, нет. У нас основная масса специалистов арендует помещения и работает в частном порядке. Соответственно, цены они устанавливают сами. Мы мониторим цены на ремонтные работы, и в Северной Осетии они значительно выше, чем, к примеру, в Кабардино-Балкарии. Подобных проблем в больших городах и регионах не возникнет, потому как там представлены официальные дилеры компаний, которые в полной мере предоставляют услуги по ремонту автотранспорта. Думаю, аналогичные проблемы возникнут и в других республиках округа», — отметил он.

По мнению большинства экспертов, закон не решит проблемы доступности полисов ОСАГО.

А.Сидорик считает, что нынешняя редакция не дает страховщикам возможности повысить рентабельность своего бизнеса. Следовательно, их заинтересованность в продаже полисов в тех регионах, которые они называют токсичными, так и не появилась, нет мотивации для заключения договоров. По этой же причине не решаются и проблемы поддельных и испорченных полисов ОСАГО, когда страховой агент намеренно портит бланк, а клиент в случае возникновения ДТП просто не может получить по нему возмещение.

А.Ульянов отметил, что эту проблему сейчас решает оформление электронных полисов. Вице-президент ассоциации автотранспортников Астраханской области (РАСА) Дамир Булатов уверен, что новшество проблемы с получением полисов не решит, а для тех, кто занимается бизнесом в сфере транспорта, может обернуться потерями.

«Обычно мы так действовали, когда машина у нас попадала в ДТП: страховая компания принимала наше заявление о выплатах, а мы тут же приступали к ремонту, чтобы не допустить большого простоя маршрутного такси. И всегда обращались к своим мастерам, в проверенные автосервисы, где мы можем контролировать качество ремонта. Сейчас же это стало невозможно», — сказал он.

Как сообщалось, Госдума на заседании 17 марта приняла в третьем чтении закон о введении натуральных выплат в обязательном автостраховании (ОСАГО) для новых договоров. Закон принят под названием «О внесении изменений в федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», он вступит в силу по истечении 30 дней после дня его официального опубликования. Положения закона будут применяться к договорам обязательного страхования, заключенным после дня вступления в силу настоящего закона.

Источник: Интерфакс, 24.03.2017