

Запчастей нет, а ОСАГО дорожает? Разбираемся в ситуации с «автогражданкой» в 2023 году

2023 год начался с неожиданного – отовсюду стали звучать обеспокоенные комментарии по поводу ОСАГО. Усугубившийся кризис на рынке автозапчастей больно ударил по сегменту «автогражданки». Большинство экспертов сходятся во мнении – ОСАГО нужно реформировать, причем в кратчайшие сроки. Что случилось, и какая судьба ждёт обязательное автострахование?

Краеугольным камнем проблемы стал кризис на рынке автозапчастей. Ситуация уже не новая: о дефиците комплектующих страховщики и СТО начали говорить ещё весной прошлого года. Тогда же стали звучать предложения о налаживании параллельного импорта и внутреннего производства. Однако это небыстрый процесс и, как можно догадаться, кризис только усугублялся, детали росли и продолжают расти в цене, а сроки поставок – увеличиваться.

Кризис на рынке автозапчастей закономерно привел к тому, что фактические сроки ремонта автомобилей после ДТП также увеличились. Несмотря на то, что параллельный импорт части комплектующих в итоге был налажен, СТО и страховые компании, соответственно, не всегда могут уложиться в положенный по закону срок в 30 дней.

Всё это стало почвой для громкого и печального финала – в декабре 2022 года осуществить натуральное возмещение по ОСАГО стало практически невозможно. Тем не менее, хоронить «автогражданку», как это поспешили сделать некоторые эксперты, ещё рано, т. к. общественники и участники рынка предложили выход.

Прежде всего, предлагается законодательно закрепить увеличение сроков ремонта по ОСАГО с 30 до 60 дней, что позволит учитывать растянувшиеся сроки доставки необходимых деталей. Кроме того, страховое сообщество говорит о необходимости

разрешить использование б/у запчастей при натуральном возмещении.

И если первый пункт ни у кого вопросов не вызывает, то второй подвергся критике со стороны некоторых экспертов. Основной аргумент противников б/у запчастей – снижение безопасности и качества, к которому якобы приведет такое решение. Однако данные многочисленных исследовательских центров позволяют убедиться, что практика ремонта бывшими в употреблении деталями для российских автовладельцев не нова. Средний возраст автомобилей в нашей стране, по данным аналитического агентства «Автостат», составляет 12,5 лет, соответственно, многие автомобилисты предпочитают устанавливать детали со вторичного рынка, т.к. это дешевле и доступнее. А в регионах с преимущественно праворульными машинами эта практика распространена повсеместно – на такие автомобили новых оригинальных запчастей практически не найти.

Соответственно, ничего радикально нового не предлагается, нужно лишь узаконить и так существующий механизм. Это подтверждает и исследование Финансового университета при Правительстве РФ, по результатам которого, в целом по России автосервисы считают возможным использование бывших в употреблении запасных частей, если замена детали не влияет на безопасность эксплуатации автомобиля. 33% считают такую практику возможной хотя бы в отдельных случаях, а 49% в принципе приемлемым вариантом ремонта автомашины.

Важно отметить то, что б/у запчасти в ремонте по ОСАГО будут использоваться только в ремонте кузова и только после прохождения сертификации, подтверждающей качество.

«Несмотря на то, что средняя выплата по ОСАГО в декабре 2022 года выросла на 28% по сравнению с январём того же года и продолжает расти, этого не всегда бывает достаточно, чтобы полностью отремонтировать автомобиль. Для многих автовладельцев суммы, которые нужно доплачивать за ремонт, оказываются неподъемными, а потому потребность в отлаживании натурального возмещения стоит для них особенно остро. Важно, чтобы нововведения упрощали жизнь, в первую очередь, клиентам страховых компаний и сводили к минимуму неудобства, связанные с ремонтом» — отметил Павел Самиев, председатель комитета «Опора России» по финансовым рынкам.

Википедия страхования