

*Минфин предложил «по умолчанию» возмещать ущерб по ОСАГО компенсацией ремонта. А вот возможности увеличить выплату не будет.*

Проект поправок в закон об ОСАГО Минфин опубликовал во вторник вечером. Основным вариантом возмещения убытка предлагается ремонт автомобиля – соответствующая статья закона будет переименована из «определения размера выплат...» в «порядок страхового возмещения...». Это «вариант по умолчанию»: если пострадавший не попросит страховщика о денежной компенсации, тот отправит автомобиль на одну из СТО, с которой у компании есть договор. Какую именно – на усмотрение клиента. Денежные выплаты предусмотрены только в исключительных случаях (см. врез).

Правила ремонта Минфин предлагает определить Центробанку (ЦБ от комментариев отказался). Проект предполагает, что регулятор установит требования к СТО с учетом их приближенности к месту жительства автовладельца либо месту ДТП, ориентировочные сроки ремонта, ассортимент услуг СТО и даже то, насколько «современные технологии диагностики» она применяет. Также ЦБ должен будет принимать в расчет оперативность взаимодействия страховщика, СТО и потерпевшего и сохранение гарантии на авто.

Страховщики удивлены таким подходом. «Неожиданно, что разработкой требований к техосмотру и ремонту транспортных средств занимается регулятор финансового рынка», – замечает руководитель управления методологии обязательных видов страхования «АльфаСтрахования» Денис Макаров.

Окончательные требования к переводу ремонта на СТО были сформулированы и опубликованы лишь в среду, поэтому еще никто не успел проанализировать достаточность СТО – их наличие, распространенность по территории страны, пересечение филиальных сетей страховщиков и сервисов. «Но уже понятно, что придется развивать рынок СТО, дабы обеспечить максимально полное качество услуги для клиента», – резюмирует Макаров.

Директор дирекции розничного бизнеса «Ингосстраха» Виталий Княгиничев предлагает ЦБ включить в число требований к СТО, с которыми может работать страховщик, как

минимум их удаленность, наличие надлежащего оборудования, выполнение работ по технологии завода-изготовителя и предоставление гарантии на работы. Перечисленные в поправках сроки, качество и удобство предоставления услуг нацелены на обеспечение защиты прав страхователей, отмечает он, считая такой контроль излишним: «По моему мнению, страховая компания сама не заинтересована сотрудничать с партнером, который оказывает некачественную услугу, а в техническом плане у страховых компаний большой опыт отбора партнеров по этим критериям, так как технология работы по каско существует несколько десятилетий».

Сложность в ОСАГО в том, чтобы обеспечить соответствие стоимости ремонта требованиям единой методики расчета ущерба, продолжает Княгиничев: «Де-факто у нас уже 304 договора со СТО по ОСАГО. Всего же предполагаю, что по стране существует порядка 3000 СТО, способных оказать услугу в надлежащем качестве».

Если найти подходящую СТО, соблюдающую требования ЦБ, не удастся, владельцу автомобиля с его письменного согласия выплачиваются деньги либо ремонт производится на станции, не соответствующей требованиям ЦБ.

Главную проблему ОСАГО – недовольство автовладельцев размером компенсации из-за учета страховщиками износа заменяемых деталей – новый подход переносит на взаимоотношения страховщиков со СТО. Но проблему это не решает. Расходы на ремонт согласно поправкам по-прежнему определяются в соответствии с единой методикой, утвержденной ЦБ. Данные справочников пополняются раз в полгода.

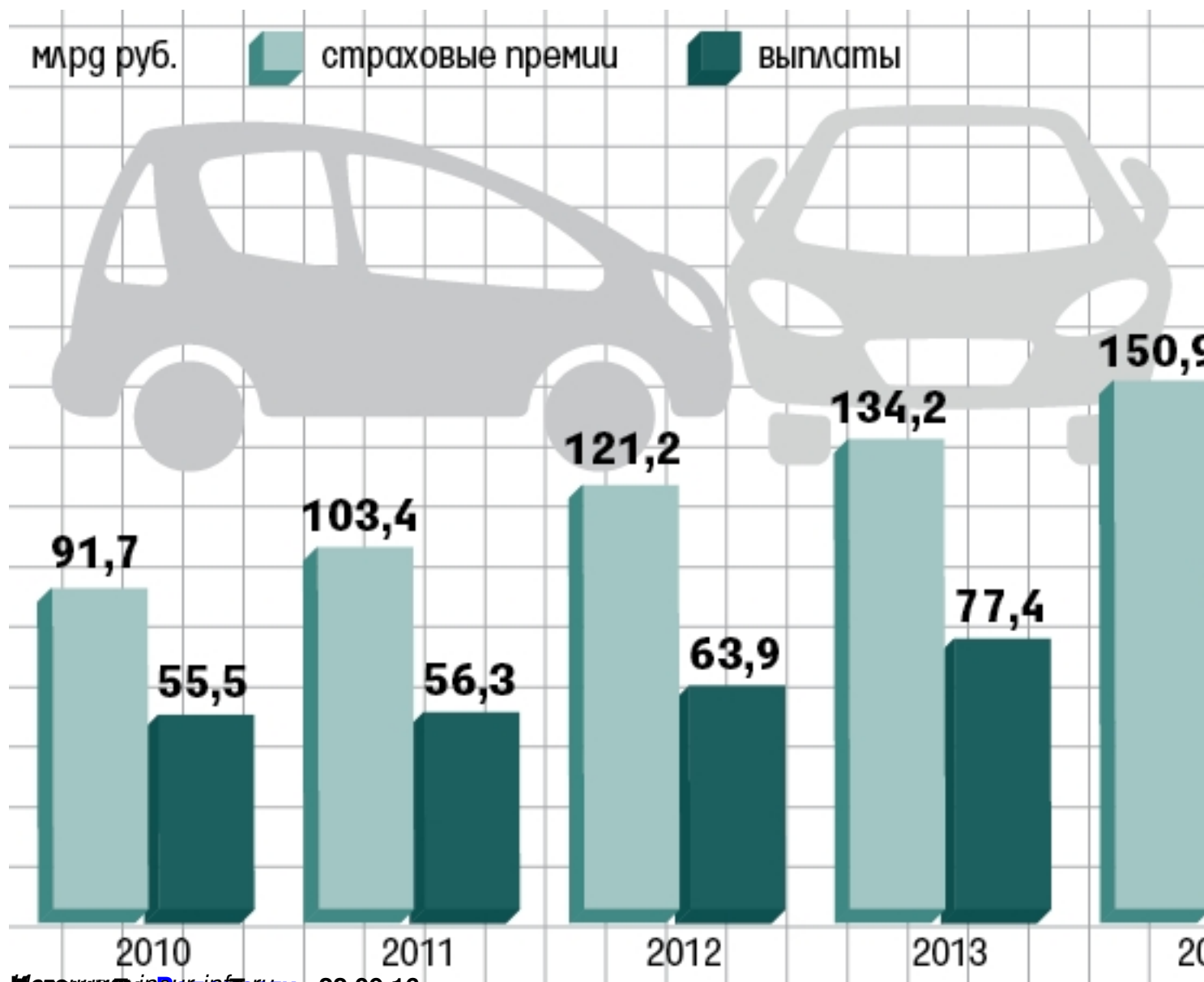
«Износ, как и раньше, считается по пробегу и году выпуска автомобиля. Они могут направить автомобиль к нам на ремонт. Сейчас, если мы укладываемся в смету с учетом закупки необходимых деталей по розничным ценам официального дилера, можем восстановить этот автомобиль. Если не укладываемся, то предупреждаем об этом клиента, он отказывается [от ремонта], мы пишем заявление, направление аннулируется, и страховщик выплачивает компенсацию на основании единой методики», – рассказывает Павел Сарафанов, гендиректор «Ключавто-страхования» (страховое подразделение официального дилера Mercedes). Если поправки Минфина будут приняты, ситуация, по его мнению, не изменится. «Тогда [СТО, если они не будут укладываться в смету] будут направлять клиентов на серые станции, которые будут покупать аналоговые запчасти либо заказывать через Эмираты, тогда увеличится срок поставки, запчасть будет не оригинальная». Из поступивших в прошлом году в ремонт по ОСАГО 90 автомобилей «Ключавто-страхование» починило только 20 – ремонт остальных не уложился в смету, и страхователи предпочли взять деньги.

А вот идея разделить полисы на три вида в зависимости от лимита выплат в документ не вошла, почему – Минфин не объяснил. Расширенное ОСАГО не интересно страховщикам, говорит один из них: это может повысить убыточность «автогражданки». Другой считает появление таких предложений в последний момент перед согласованием поправок элементом торга: «Думаю, они еще возникнут, например, когда встанет вопрос о пересмотре тарифов на ОСАГО или при обсуждении очередных инноваций в «автогражданке».

*Кому положены деньги*

*Получить денежную выплату можно, если автомобиль полностью разрушен в результате ДТП, если стоимость ремонта превышает 400000 руб., если вред был нанесен не автомобилю, а иному имуществу, если машина застрахована в рамках международных систем страхования.*

## **Рынок ОСАГО**



История в «Вестях», 22.09.16