

ОСАГО в натуре

Правозащитники не видят в новом законе серьёзных рисков для автовладельцев

Полина Путякова

Автовладельцев ждёт кардинальное изменение системы ОСАГО. Принятый в третьем чтении законопроект устанавливает приоритет натурального возмещения ущерба. Но этот закон не будет иметь обратной силы и будет распространяться только на новые договоры. Предполагается, что эта мера позволит ослабить напряжение на рынке ОСАГО, вызванное деятельностью автоюристов (юристов, специализирующихся на автомобильной тематике, в том числе на требовании адекватных компенсаций от страховых компаний при ДТП).

Без вариантов

По итогам 2016 года убыточность ОСАГО в среднем по стране составила 74%, хотя ещё год назад была равна 57%. При этом в 14 регионах в прошлом году она превысила 100%, ещё в 12 находилась в промежутке от 80 до 100%. Такую динамику и участники рынка, и правозащитники связывают с недобросовестными действиями автоюристов.

Ситуация в Пермском крае одна из самых благополучных: сумма выплат по ОСАГО составила лишь 53% от объёма собранных премий и колеблется в пределах 45–55% уже несколько лет.

Попытки ограничения деятельности автоюристов предпринимались и ранее, однако они оказались неэффективными: убыточность ОСАГО продолжала расти.

К концу 2016 года ситуация на рынке ОСАГО накалилась до предела. Достоверным свидетельством этого стал уход с рынка нескольких крупных игроков — страховой группы «Уралсиб» и «Альянса», а «ВТБ Страхование» решило добровольно отказаться от лицензии на этот вид страхования. В «Уралсибе» своё решение объясняют в основном соображениями финансового характера: «Такое реше-

ние было принято в связи с тем, что в 2015 году на моторный портфель пришлось две трети всего убытка компании. При этом в 2016 году ситуация на рынке «автогражданки» продолжила усугубляться: росла убыточность этого вида страхования, увеличился уровень мошенничества, что сделало работу на этом рынке нерентабельной для компании».

«ВТБ Страхование» не планирует отказываться от работы в сегменте КАСКО, а основной причиной отказа от лицензии на ОСАГО в компании называют сохранение неопределённости на рынке обязательной «автогражданки».

Неверно думать, что проблема убыточности ОСАГО ложилась только на страховщиков. Все без исключения автовладельцы почувствовали её на себе, когда повышались тарифы ОСАГО. А те из них, кому «повезло» жить в регионах с наибольшей убыточностью ОСАГО, столкнулись с невозможностью купить полис — так страховщики защищали себя от финансовых потерь.

В этой ситуации натуральное возмещение убытка оказалось инструментом, способным снизить остроту ситуации, не прибегая к очередному пересмотру тарифов.



ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ

Пан или пропал

Несмотря на то что законопроект называют лоббистским, принятым в интересах страховых компаний, сами страховщики ожидают дальнейшего роста убыточности ОСАГО. «С учётом того, что при ремонте будут использоваться новые детали, а также того, что на СТОА чаще будут обнаруживаться скрытые дефекты, мы ожидаем роста убыточности», — говорит Виталий Княгиничев, директор дирекции розничного бизнеса компании «Ингосстрах». Суммарный прирост выплат составит не менее 30% — таковы оценки СК «МАКС».

Вместе с тем страховщики надеются сэкономить на судебных издержках. Денежные выплаты делали возможными спекуляции автоюристов, теперь же их «бизнес» будет в значительной степени свёрнут, надеются страховщики.

По словам Сергея Смирнова, редактора журнала «За рулём», в 2016 году объём выплат по суду составил около 26 млрд руб., из которых только половина — страховая часть, а остальное — нестраховые расходы, в основном отсуженные автоюристами.

Кроме того, страховщики надеются на то, что в будущем удастся снизить убыточность ОСАГО. «Сегодня в поправках прописан ремонт с использованием новых деталей. Но мы надеемся на продолжение дискуссии с целью приближения к европейской практике, где используется понятие «качественной» детали», — говорит Виталий Княгиничев.

Впрочем, определённая доля возмещений по-прежнему будет выплачиваться в денежной форме. Одни страховщики оценивают её в 20%, другие считают, что она не будет ниже 35%. В СК «МАКС» говорят, что эта доля будет

формироваться из страховых событий, когда произошла «гибель» транспортного средства, если превышен лимит стоимости ремонта в 400 тыс. руб., в случае гибели потерпевшего или причинения тяжкого вреда здоровью. Кроме того, возмещение в денежной форме будет осуществляться по договорённости сторон, если страховщик не может организовать восстановление повреждённого имущества на СТОА.

Марат Сафиулин, управляющий Федеральным фондом по защите прав вкладчиков и акционеров, полагает, что в первую очередь от этого законопроекта выиграют крупные и средние авторемонтные предприятия — именно они получают дополнительный портфель заказов на восстановительный ремонт. В выигрыше будут и страховщики — в основном за счёт вытеснения с рынка автоюристов, которые вместе с автомасстерами и «гаражными» мастерскими понесут наибольшие потери.

Впрочем, Денис Макаров, руководитель управления андеррайтинга обязательных видов компании «Альфа-Страхование», полагает, что рост убыточности после введения натурального возмещения может спровоцировать дальнейшее сокращение количества игроков на рынке.

Что касается автовладельцев, то одна их часть окажется в выигрыше, другая — в проигрыше. К последним относятся автолюбители «с руками», которые могли, получив деньги, самостоятельно отремонтировать машину, и автолюбители «со связями» среди хороших мастеров. С другой стороны, те автолюбители, которые не знают, как чинить автомобиль и к кому обратиться, могут оказаться в выигрыше, поскольку ремонт по минимальным стандартам с новыми запчастями им гарантирован законом.

Как потерпевший сможет защитить свои права при ненадлежащем исполнении СТО своих обязанностей по ремонту?

При сдаче машины в ремонт внимательно прочитайте акт сдачи-приёмки, который вам дадут на подпись. В нём должны быть максимально полно и точно отражены все повреждения автомобиля. Когда вы получаете автомобиль, в акте необходимо указать все недостатки ремонта. Скрупулёзность в заполнении документов поможет вам в дальнейшем при разбирательстве претензии.

Если недостатки не были устранены, необходимо готовиться к судебному разбирательству со страховщиком. Для этого необходимо провести независимую автотехническую экспертизу. При этом эксперт-техник, который будет проводить экспертизу, должен быть включён в соответствующий государственный реестр, размещённый на сайте Министерства юстиции РФ.

Оплачивать экспертизу приходится инициатору её проведения, однако если потом суд удостоверится в виновности страховщика, то он с большой вероятностью обяжет компенсировать пострадавшему гражданину расходы на экспертизу. Получив заключение независимой экспертизы, необходимо сначала подать претензию в страховую компанию (именно к страховщику, а не к станции технического обслуживания). В случае отказа страховой компании от выполнения справедливых требований потребителя следует подавать заявление в суд.

При этом следует требовать все полагающиеся выплаты по закону «О защите прав потребителей» (компенсация, неустойка, возмещение морального вреда, штраф за несвоевременное удовлетворение справедливых требований потребителя).