



РЕЕСТР СТОА: «ИДЕЯ НУЖНАЯ»

С мая 2017 г. для автовладельцев введена возможность получить выплату по ОСАГО в натуральной форме. Для «Современных страховых технологий» перспективы улучшения «внутреннего климата» на данном рынке, с учетом внедрения новой практики, в качестве независимого эксперта оценивает Вера Балакирева — и, по ее мнению, они позитивны.

- Вера Юрьевна, о ситуации в ОСАГО по-прежнему говорится очень много, и часто в мрачных тонах. По Вашим ощущениям, начались ли изменения на этом рынке в 2017 году, или в целом уровень его проблем остается прежним?

- Ситуация в ОСАГО, безусловно, меняется. За последние годы было принято много изменений в законодательство, которые направлены на обеспечение потерпевшим — физическим лицам — более комфортных условий организации выплаты страхового возмещения, прозрачности этих условий

и понятности правил взаимодействия со страховщиком, без привлечения третьих лиц и без переуступки прав требования к страховщику. И, соответственно, чтобы стороны могли самостоятельно решить вопрос о том, каким образом страховое возмещение будет осуществляться, в денежной или натуральной форме.

- Можно ли на данном этапе заключить, что реформу о преимуществе натуральной формы возмещения вреда удалось реализовать?

- Пока не представляется возможным сделать выводы, накапливается первый опыт. Есть ощущение, что пока форма натурального ремонта не стала значительно превалировать над денежной. В крупных городах, обладающих достаточной инфраструктурой, в том числе по ремонту автомобилей, возможно 50 и более процентов выплат происходит в натуральной форме. В регионах, конечно, ситуация немного сложнее. О внедрении новой практики косвенно свидетельствует такой факт: у нас пока нет значительного объема жалоб и обращений от потерпевших в ДТП на то, что страховщик ОСАГО отказал в натуральном ремонте либо, наоборот, в страховой выплате в денежной форме или на некачественный ремонт на СТОА.



Вера Балакирева

Независимый эксперт

- Что больше всего сейчас беспокоит потребителей?

- К сожалению, до сих пор у граждан вызывают вопросы доступность приобретения и использования электронных полисов. Нет понимания, на каких сайтах приобретать, какой страховой компании и какой именно страховой полис должен иметь водитель на руках — на бланке строгой отчетности, розового цвета, или

достаточно распечатки из компьютера о заключении договора в электронном виде.

- Нет ли жалоб на сотрудников ГИБДД — возможно, это они не воспринимают распечатанный документ как доказательство наличия полиса ОСАГО?

- Сотрудников ГИБДД тоже можно понять, потому что у них не везде и не всегда есть возможность проверить, легитимен ли предъявляемый им полис, внесен ли он в базу данных. Но в целом ситуация с незаконным оборотом легитимных полисов улучшается, с их продажей реально начата борьба — как в Интернете, так и с фальсификацией бумажных документов. Мы видим, что в регионах стало приниматься достаточно много мер, в том числе оперативных, направленных на борьбу с мошенничеством в области автострахования. Совершенствуется база данных АИС ОСАГО и порядок обмена информацией между ее участниками и пользователями.



На сегодняшний день в Минфин не поступило ни одной жалобы на отказ страховщика осуществлять страховое возмещение по ОСАГО в натуральной форме.

- Как вы относитесь к идее создания национального реестра станций технического обслуживания, как она может

повлиять на исполнение Закона об ОСАГО в части обеспечения качества ремонта при возмещении в натуральной форме?

- Реестр, конечно, нужен, но всех проблем, связанных с проведением ремонта, он не решит. Реестр — это перечисление станций технического обслуживания, которые ведут деятельность в этой сфере, с указанием специализации. Насколько реестр может отражать качество работ, которые осуществляются на СТОА, большой вопрос. Реестр можно использовать как информационный источник, который позволяет иметь представление о том, какие станции есть в регионе, где они расположены, какие категории транспортных средств на них ремонтируют, какие услуги оказывают, какими обладают мощностями, оборудованием и мастерами для проведения работ. Что касается качества ремонта, то эта информация о работе СТОА будет накапливаться постепенно, и как включить ее в реестр — тоже большой вопрос. Получается, что кто-то должен ранжировать участников реестра, проверять качество их работы.

В каждом конкретном случае ремонта, осуществляемого в рамках ОСАГО, задача проверки его качества при предъявлении претензии потерпевшего — это область ответственности страховой компании. Натуральная форма возмещения вреда непосредственно привязана к договору страхования и выполнению страховщиком своих обязанностей по возмещению вреда причиненного транспортному средству, для этого он и привлекает станцию техобслуживания.

- Как Вы полагаете, какая организация могла бы его вести?

- По моему мнению, это должно быть функцией профессиональных объединений станций технического обслуживания или их саморегулируемых организаций, которые могут организовываться на тех же принципах, что и в других сферах де-

Информация, которую может содержать реестр СТОА:



адреса станций



специализация по категориям транспортных средств



перечень предоставляемых услуг



наличие производственных мощностей (оборудование, штат)

ятельности, устанавливая свои профессиональные стандарты, условия членства. Вне индустрии это делать сложнее.

По закону страховщики обязаны контролировать работу СТОА по осуществлению ремонта транспортных средств, определять условия договора с ней, порядок его расторжения, тем самым влияя на качество восстановительного ремонта. Закон об ОСАГО распространяется на всех — автовладельцев, страховщиков, станции техобслуживания, каждый из них должен добросовестно и ответственно его исполнять. Ряд вопросов, могут быть решены только в рамках качественного исполнения договорных обязательств, организации взаимодействия всех участников системы ОСАГО и не могут регулироваться законодательно — успешная реализация закона зависит от ежедневной добросовестной и качественной работы на уровне каждого исполнителя.

