

# РЕФОРМА АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ



ОСАГО — это целое комплексное направление страхования и обслуживания автомобиля, ставшее с 2002 года неотъемлемой частью жизни граждан России. Изменения законодательства в сфере автогражданской ответственности тоже коснутся большинства россиян. Попробуем разобраться, что нам принесет так называемая «ремонтная реформа».

Система ОСАГО сегодня совмещает в себе множество процессов по эксплуатации автомобиля. Она является уже не простым страхованием, а больше удобством для современного человека в сфере урегулирования частных конфликтов, связанных с ДТП. К ОСАГО относятся и вопросы взаимодействия страховых компаний с техническими центрами и независимыми экспертами, и организация восстановительного ремонта, и подбор запчастей и расходных материалов, и многое другое. Какие изменения произойдут в этой системе в связи с последними новациями законодательства, закрепляющими переход к натуральной форме возмещения ущерба?

Начнем с возможности получения компенсации в форме денежной выплаты. Согласно новому закону, таковую можно получить в случае «смерти потерпевшего

или получения им инвалидности, полного уничтожения ТС, недостаточной суммы на ремонт согласно страховому возмещению или наличия письменного соглашения страховщика и потерпевшего». Важным моментом является «полное уничтожение», что трактуется законом, как превышение суммы ремонта 475 000 рублей, либо 100 000 рублей при оформлении ДТП без участия сотрудников ГИБДД. Стоит отметить, что в некоторых сервисных центрах существует практика по искусственному доведению побывавшего в ДТП автомобиля до «тотального» состояния (не подлежащего ремонту). Подобное имеет место при «специальном» разрушительном воздействии на некоторые скрытые силовые элементы (незримые при внешнем осмотре), требующие по технологии ремонта замены детали в сборе. При этом в законе оговорено, что в

случае «уничтожения» объекта страхования составляется письменное соглашение СК и клиента о денежной выплате. Из этого следует, что в ряде ситуаций клиент вполне может осознанно «обойти» приоритет ремонтных услуг.

Если обратить внимание на случаи с «автоюристами», то станет понятно, что граждане пользуются их услугами добровольно. И, наученные возможным горьким опытом своих знакомых по тяжелой ситуации с выплатами, могут вполне поддаться психологическому давлению со стороны «автоюристов», также предлагающих вышеназванный сценарий по доведению автомобиля до «тотального состояния».

Еще одним интересным моментом является ситуация с гарантийными автомобилями. В случае, если страховщик не сможет организовать ремонт ТС в официальном сервисе, а клиент не согласен на иное — возможна денежная компенсация. Вспомним «проблемные» по ОСАГО регионы РФ, где не хватает таких сервисов. С учетом письменного соглашения, описанного выше, это облегчает процесс обхода натурального возмещения ущерба.

Важным недочетом нового закона является недостаточная ответственность при правонарушении в новом ОСАГО. Так, неоднократное нарушение страховщиком обязательств по ремонту влечет лишь запрет страховой компании осуществлять возмещение в натуральной форме на срок до одного года. Это также оставляет возможность, но уже для страховых компаний, осуществлять выплаты в денежной форме, а в случае уличения — не нести серьезной ответственности. Напомним, что при денежном расчете страховые выплаты сокращаются на процент износа ТС, что, по мнению экспертов, составляет 20–25 % от суммы компенсации. К оценке стоимости относится и нерешенная проблема по оплате независимой экспертизы страховщиками, что по факту является влиянием на экспертизу. В законе



**Сергей Зубрицкий**

*к.т.н., доцент*



**Павел Красавин**

*к.т.н., доцент*



**Игорь Тупицын**

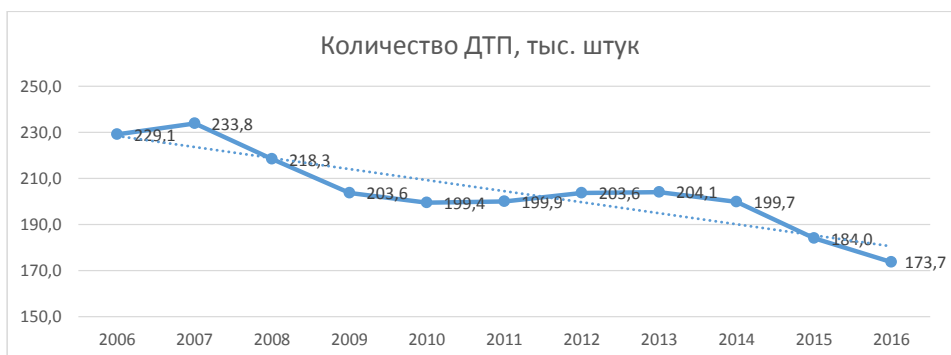
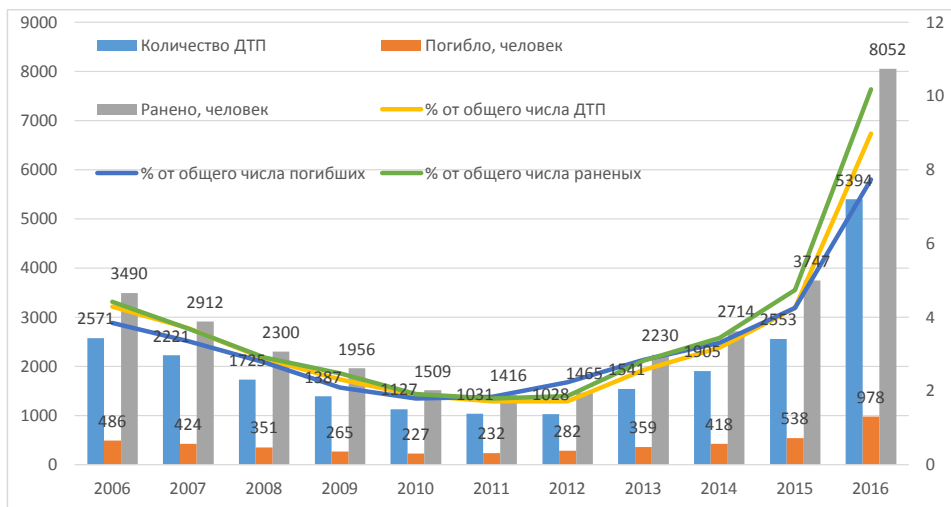
*бакалавр техники  
и технологии*

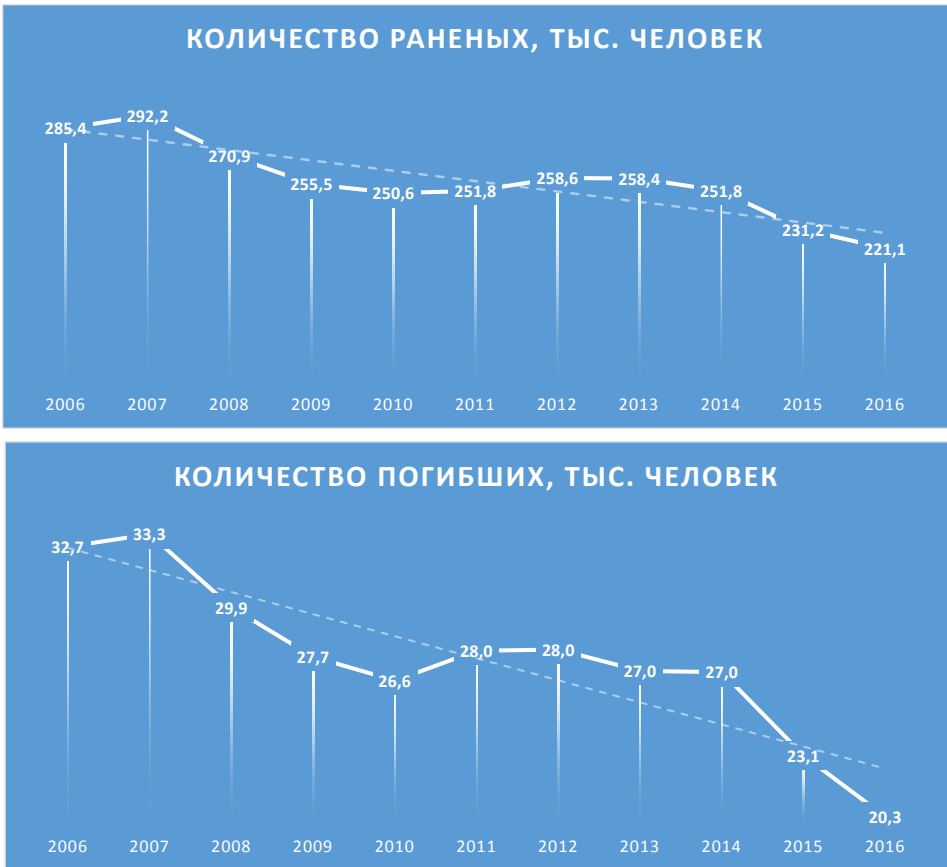
предусмотрена такая экспертиза без учета дефектовочных работ сервиса, что может вновь привести к спорам.

Отдельной темой в данном законе является противоречие двух установленных в нем позиций. Дело в том, что несмотря на разрабатываемые требования по подбору сервисов, страховая компания имеет право игнорировать эти положения и на свое усмотрение направлять клиента в любой подходящий для нее автосервис: «при этом поправки предусматривают возможность направления автомобиля и в сервис, не соответствующий указанным требованиям...». По факту это положение позволяет страховым компаниям в гораздо меньшей степени пользоваться услугами официальных дилеров, отдавая

при этом приоритет, в том числе, и многочисленным гаражным сервисам. Более того, в данном случае гаражные сервисы получают юридическую защищенность своих прав в случае суда, а их клиенту останется воспользоваться другим положением документа — получить денежную выплату («если автовладелец не согласится с направлением на ремонт на такой несертифицированной станции, выплата осуществляется деньгами»), размер которой будет формироваться независимой экспертизой, заказанной этой страховой компанией, как было описано ранее.

Это позволяет провести параллель с похожей ситуацией в техническом осмотре транспортных средств. Напомним, что у РСА сложилась монополия на услуги





в этой сфере, так как для получения полиса необходима диагностическая карта, выдаваемая по результатам ТО. Осуществляя аккредитацию пунктов и документарный надзор за ними, РСА допустил продажу карт без его фактического проведения. Эта ситуация, как известно, привела к тому, что лишь примерно у 20 % автомобилей в РФ проводится ТО.

Статистика ДТП, показанная на графиках, подтверждает, что получение диагностических карт без реального технического осмотра такого количества транспортных средств ведет к росту числа погибших и раненых. По нашему мнению, организация ремонта ТС в СТОА, которые не имеют соответствующей производственно-технической базы, специалистов должной квалификации приведет к результату, аналогичному

действующей системе технического осмотра. Однако, если отсутствие технического осмотра — это отсутствие контроля за потенциально неисправными транспортными средствами, то недочеты в сфере восстановительного ремонта приведут к существенному росту парка неисправных автомобилей на дорогах страны. Учитывая, что новой нормой ФЗ-40 снимается ответственность со СТОА за качество выполненных работ, результаты могут быть еще хуже.

Одной из насущных проблем этого закона все же является недооцененность технической стороны рассматриваемого вопроса. В связи с тем, что в законе не указываются требования к производственно-технической базе станций технического обслуживания, которые будут уполномочены «восстанавливать по

ОСАГО» поврежденные в ДТП автомобили, возникает неоднозначность в регламентации по допуску СТОА к обозначенному виду ремонта. Это относится как к оборудованию некоторого автосервиса, так и к применению им требуемых технологий, организации производства, квалификации сотрудников и к многому другому. Налицо предстоящая деградация «системы по восстановлению автомобилей после ДТП» аналогично упомянутой проблеме ТО. В таких условиях может возникнуть ситуация, когда интересы и права потерпевших соблюдены не будут вследствие некачественного сервиса. Ведь в отсутствие основополагающих принципов невозможно осуществить грамотный подбор ремонтной организации.

Стоит отметить, что ситуация в сфере ОСАГО давно требует разработки необходимых документов, учитывающих вышеуказанные направления. Одним из примеров комплексного решения проблемы может стать так называемый пост по приемке АТС, работающий в интерактивном режиме. При этом все вопросы по проведению дефектовочных работ, техническому оснащению, подготовке кадров и т. п. уже учтены в условиях работы на «интерактивном посту».

Также стоит обратить внимание и на условия применения положений рассматриваемого закона. Дело в том, что описанные нововведения будут доступны лишь для тех, кто оформляет полис ОСАГО после вступления его в силу. При этом все ранее оформленные договоры будут урегулироваться по «старым» правилам. Как такое решение будет влиять на эффективность борьбы с «автоюристами», сказать сложно, однако подобные действия могут повлечь за собой определенные результаты. Мы получим систему, в которой для большинства автолюбителей ничего не изменится. А планомерный постепенный рост количества полисов по новой системе позволит тем же «автоюристам» обратить внимание на несоот-

ветствия, в том числе и описанные здесь. Такой подход может дать дополнительное время на адаптацию уже имеющейся системы под новые правила.

В заключение стоит также оговорить главный возможный негативный момент для технических центров. Допустим, если имеет место занижение стоимости восстановительного ремонта, то теперь, когда СК несет за него ответственность, технические центры (желающие сохранить загрузку) будут принимать эти условия, экономя на соблюдении технологий восстановительного ремонта. При этом нужно напомнить, что ответственность за ДТП, произошедшее вследствие некачественного ремонта, возлагается на ремонтную организацию. Поэтому ремонтные организации, на самом деле, стоят перед тяжелым выбором — сохранение загрузки по заказам, либо возможная ответственность при экономии на качестве.

Таким образом, про новый закон об ОСАГО можно высказать много положительного в плане решения сверхнасыщенных вопросов по должной организации названной системы в целом. Действительно, постоянные проблемы в этой сфере давно требуют пересмотра основных положений в ОСАГО. Однако определенные недочеты могут привести к дополнительному усугублению сложившейся ситуации. Мы обратили внимание лишь на некоторые изъяны в «ремонтной реформе», направленной на установление приоритета натуральной формы возмещения ущерба. Как показывают ее положения, все еще существуют нестыковки, которые могут позволить «автоюристам» зарабатывать деньги на проблемах обычных граждан. Поэтому стоит обратить внимание на техническую сторону вопроса, связанную с проработанностью методик по подбору сервисов, а также альтернатив для отдельных регионов без таковых организаций (официальных дилеров, либо сервисов, отвечающих условиям подбора)

в целях снижения количества ситуаций по денежному возмещению вследствие невозможности проведения восстановительного ремонта.

Литература:  
Зубрицкий С.Г., Тупицын И.И. Разработка интерактивного поста в качестве

центра пересечения интересов взаимодействующих сторон в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности // *Universum: Технические науки : электрон. научн. журн.* 2015. № 11(22). URL: <http://7universum.com/ru/tech/archive/item/2770> (дата обращения: 24.03.2017).



**Генеральный директор  
Фонда развития и  
поддержки малого  
предпринимательства  
Республики Башкортостан  
Денис Мусин:**

— Теперь уже закон о введении приоритета натурального возмещения над денежной выплатой в ОСАГО подписан Президентом РФ и в конце апреля вступит в силу. В контексте вопроса развития малого и среднего предпринимательства в регионе могу предположить, что существенных изменений не произойдет. Раньше владельцы автотранспорта при ДТП могли равным образом выбирать между тем, чтобы обратиться в проверенную станцию технического обслуживания автомобилей, либо останавливались на варианте получения денежных средств. Независимо от выбора между этими двумя вариантами человек машину отремонтирует, это понятно — он же не будет ездить на разбитой машине. Теперь закон предусматривает перечень случаев, когда может производиться денежная выплата, но приоритет отдан натуральному возмещению. При этом тот объем рынка сервисных услуг СТОА, который в Башкирии был, он тем же и остался, ведь после принятия закона машины больше «биться» не станут. Да, можно ожидать перераспределения финансовых потоков, но не более. Насколько я понимаю, страховые компании рассчитывают, что с сокра-

щением денежных выплат сузится поле деятельности для автоюристов, и такое действительно возможно. Вместе с тем, по моим наблюдениям, гораздо чаще башкирские автолюбители сталкиваются с занижением стоимости ремонта со стороны самих страховых компаний, нежели с деятельностью мошенников в регионе. Считаю, что было бы правильным, чтобы страховые компании от начала до конца несли бремя ответственности, теперь же они часть рисков с себя снимут. С большой долей вероятности можно предположить, что автолюбители станут чаще судиться со СТОА, в выборе которых будут ограничены, на СТОА же, в свою очередь, ляжет больше негатива и тех самых рисков. Закон определил расстояние до СТОА в 50 км либо от места ДТП, либо от места жительства автовладельца, станцию можно будет выбрать из реестра страховой компании или по согласованию со страховщиком назначить свою. Таким образом, автолюбитель должен будет в преимущественном большинстве случаев отказаться от своей проверенной и надежной станции техобслуживания, что никак не способствует развитию здоровой рыночной конкурентной среды. Полагаю, что для малого и среднего предпринимательства в регионе в лучшем случае ничего не изменится. Автомастерских, способных обеспечить ремонт надлежащего качества, в Башкирии достаточно, хотя мне, как автолюбителю, хотелось бы видеть больше сертифицированных и с разумными ценами.