

УДК 629.33:368

Зубриский Сергей Григорьевич, канд. техн. наук, доц.,
ФГУП «НАМИ», Россия, 125438, Москва, ул. Автомоторная, 2, sgzubr@yandex.ru

Кравцева Валентина Анатольевна, канд. техн. наук, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, palsecamich@yandex.ru

Красавин Павел Александрович, канд. техн. наук, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, krasavin.madi@yandex.ru

Тупицын Игорь Игоревич, магистр,
ФГУП «НАМИ», Россия, 125438, Москва, ул. Автомоторная, 2, 7@iznet.org

АНАЛИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРИНЦИПОВ «РЕМОНТНОЙ РЕФОРМЫ» АВТОСТРАХОВАНИЯ

Аннотация. В статье рассматриваются основные положения «ремонтной реформы» в сфере страхования автогражданской ответственности, ее влияние на само «автострахование» в целом. С момента вступления данных поправок в ФЗ №40 «Об обязательном страховании автогражданской ответственности» прошел 1 год, что позволяет судить об истинности приведенных суждений в исследовании. Дело в том, что изначально в системе автострахования сложились устойчивые регрессивные тенденции, что имело пагубное воздействие на организационные моменты в системах технического осмотра и восстановительного ремонта. В целях стратегического решения накопившихся проблем были разработаны поправки в законодательство, названные «ремонтной реформой». Многие эксперты убеждены, что данные решения не позволят в полной мере исключить сложившиеся десятилетиями коррупционные схемы. В данном исследовании на повестку дня ставятся несколько самых острых вопросов, задаваемых «ремонтной реформой», оцениваются риски применения её положений на практике. При детальном анализе выявляется, что основных проблем данные нововведения не решают, но расширяют и без того широкие полномочия страховых компаний в сфере безопасности автотранспорта – контроль полисов ОСАГО, контроль диагностических карт (технический осмотр), контроль процедур восстановительного ремонта (добавляются именно «ремонтной реформой»).

Ключевые слова: автогражданская ответственность, страхование, «ремонтная реформа», ОСАГО.

Zubrisky Sergey G., Ph. D., associate professor,
NAMI, 2, Avtomotornaya Str., Moscow, 125438, Russia, sgzubr@yandex.ru

Kravtseva Valentina A., Ph. D., associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, palsecamich@yandex.ru

Krasavin Pavel A., Ph. D., associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, krasavin.madi@yandex.ru

Tupitsyn Igor I., magister,
NAMI, 2, Avtomotornaya Str., Moscow, 125438, Russia, 7@iznet.org

ANALISIS "REPAIR REFORM'S" KEY PRINCIPLES OF CAR INSURANCE

Abstract. The article considers the main positions of the "Repair reform" in the sphere of civil liability, as well as their impact on the auto insurance in general. Since the entry of these amendments to the FL № 40 "Compulsory insurance of civil liability" has passed 1 year, which allows analyzing the judgments' truth in the study. The fact is that initially auto insurance system has stable regressive tendencies, which have a detrimental effect on organizational moments in the systems of technical inspection and restoration repair. In order to solve the accumulated problems in a strategic way, amendments to the legislation called "Repair reform" were developed. However, many experts are convinced that these decisions won't allow to completely exclude the decades of corruption schemes. In this study, some of the most pressing issues asked to the "Repair reform" are put on the agenda, and the risks of applying its positions in practice are assessed. In the detailed analysis it becomes clear that the main problems has not decided by these innovations, but expand the already broad powers of insurance companies in the field of transport security-control of the policies of the civil liability, control of diagnostic (technical inspection), control of rehabilitation repair procedures (added by "Repair reform").

Key words: civil responsibility, insurance, maintenance reform, compulsory insurance.

Введение

Страхование автогражданской ответственности начало развиваться с 2002 года, но до сих пор не имеет положительной динамики прогресса. Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО) активно реорганизуется, меняется и дополняется новыми методиками, разрабатываемыми в результате совместной работы ЦБ РФ и Российского союза автостраховщиков (РСА). Примером этого является введенная

в 2014 году Единая методика расчета ущерба по ОСАГО с прикрепленными к ней осредненными справочниками.

Но, как показывает практика, все эти изменения не приносят желаемого результата. На сегодняшний день многими общественными деятелями продолжает активно обсуждаться закон о «ремонтной реформе» ОСАГО, который ещё с момента своей 1-й редакции вызывает жаркие споры в страховом бизнесе. Этот документ описывает нормы, направленные в первую очередь на борьбу с мошенничеством в сфере выплат по ОСАГО и с так называемыми «автоюристами». Но при детальном анализе вынесенных на обсуждение общественности положений возникают вопросы к содержанию тезисов документа. В целом можно выявить около семи спорных моментов, которые постараемся разобрать более подробно.

Выбор технического центра (ТЦ) для осуществления ремонтных услуг

Начнём с варианта выбора технического центра потребителем услуги. В законе указано, что «сервис для ремонта будет выбираться потерпевшим из списка технических станций, представленного страховщиком». Из этого следует, что перечень ремонтных организаций основан и будет редактироваться страховыми компаниями (СК), как правило, некомпетентными в сфере технологии восстановительного ремонта. Очевидно, что выбор будет производиться, руководствуясь исключительно своими интересами в сфере экономического сотрудничества с тем или иным автосервисом. Напомним, что в связи с затянувшимся кризисом и достаточно резким подорожанием оригинальных компонентов автотранспортных средств, страховые компании в 2015 году потребовали от технических центров в рамках двухстороннего договора (СК обеспечивает загрузку дилера по работам,

а ТЦ делает скидки на запасные части и нормо-часы) значительного увеличения скидок на работы и комплектующие (от 40 до 60%). Подобные действия побудили большинство ТЦ отказаться от ведения бизнеса в сфере восстановительного ремонта по ОСАГО.

Такая же ситуация может возникнуть и сейчас, когда ответственность за «предоставление» полного перечня «допустимых» сервисов может корректироваться в зависимости от согласия технического центра идти на уступки в связи с требованиями страховой компании. Поэтому при несогласии ТЦ на такие условия его наименование может не указываться клиенту при выборе, что впоследствии можно объяснить неисправностью оборудования, халатностью сотрудника и т.п. Учитывая вышесказанное, налицо явное преобладание «неофициальных» дилеров над «официалами», так как более низкие цены на нормо-часы, а также более широкий диапазон выбора запасных частей (из-за более низких требований к ним) позволят в большей степени удовлетворять требованиям страховых компаний. Стоит отметить, что такие сервисы предоставляют кардинально различное качество услуг. Но чтобы быть честными, отметим, что оно зачастую не уступает, а то и превосходит качество услуг официальных дилеров. Но такие мелочи, как техническая сторона вопроса, ставятся на задний план, а учитывается соответственно лишь экономическая выгода от того или иного сервиса. Очевидно, что в данном случае мы получим снижение доли официальных дилеров на рынке ОСАГО, а также утрату контроля всего процесса одной из сторон, заинтересованной в получении прибыли. Такой стороной является страховая компания, производящая экономию денежных средств, а права потребителя (своего клиента) и исполнителя услуг (ТЦ) будут напрямую зависеть от неё, что может только усугубить существующие проблемы ОСАГО.

Независимая экспертиза в оценке ущерба

Что касается независимой технической экспертизы, то исходя из содержания документа, она остается неизменной: «в течение 20 календарных дней после подачи заявления о страховом возмещении и осмотра автомобиля независимым экспертом страховщик выдаёт направление на ремонт». Вспомним, что основной проблемой в 2014 году и, далее, при введении единой методики со справочниками является такая экспертиза. Дело в том, что в условиях натурального возмещения ущерба при несогласии страховой компании с результатами дефектовочных работ дилера (по которым формируется итоговая калькуляция и определяется стоимость ремонта) приглашается третья независимая сторона – автоэксперт. Однако проблема состоит в том, что эта самая экспертиза заказывается страховой компанией и ею же оплачивается. При этом «независимость» такой оценки можно ставить под сомнение. Многие примеры доказывали установленный страховыми компаниями «лимит» для автоэксперта в плане объёма работ, ЛКМ и расходных материалов, что существенно влияет на стоимость восстановительного ремонта. В случае судебных разбирательств, объяснения находились всегда – некомпетентность сотрудника в работе с программным обеспечением при расчёте стоимости ремонта и т.п.

Стоит отметить, что в ходе работы круглых столов Торгово-промышленной палаты РФ на тему «Натуральная форма урегулирования убытков по ОСАГО. Насущные проблемы и пути их решения. Взаимодействие партнеров при урегулировании по ОСАГО» страховщиками был анонсирован некоторый механизм исключения ответственности СК при таком взаимодействии, в котором ужесточается ответственность самих экспертов за экспертизу, не отвечающую действительности, а аккредитацией, подготовкой и переквалификацией специалистов в этой сфере будет заниматься РСА. Из этого следует

более тесная интеграция независимых экспертов и страховых компаний, то есть двух из трёх сторон по оценке стоимости восстановительного ремонта, притом что ответственность будет лежать лишь на автоэксперте. Также, исходя из последовательности действий в формулировке закона (сначала независимая экспертиза, потом направление на ремонт), можно предположить возможное исключение дефектовки дилером или снижение её юридической силы перед уже проведённой. В этом случае дилер будет проводить дефектовочные работы лишь на предмет выявления повторных дефектов (не выявленные скрытые повреждения, обычно проявляющиеся при сборке).

Проблемы соответствия сервисов требованиям ЦБ РФ

Каждый сервис по ремонту транспортных средств индивидуален и налицо различные подходы к ведению бизнеса в этой сфере. К ним можно отнести различные стоимости компонентов, материалов, услуг, а также отношение к клиенту, реагирование компании на рекламации и внимание к качеству предоставляемых ею услуг. Однако если говорить о работе в сфере ОСАГО с его спецификой, относящейся к относительному осреднению страховых премий и выплат, то стоит задуматься о таком же осреднении при подборе исполнителей услуг по восстановительному ремонту. Такой подход является правильным, ибо при формировании требований по подбору технических центров можно руководствоваться правилом «золотой середины» с допустимым качеством и при этом довольно невысокой стоимостью.

Проблема заключается в технически грамотном определении требований, комплексно учитывающих и технологию восстановительного ремонта, обеспечивающую исправность транспортного средства, и его эстетическую «восстановленность» до исходного состояния, и максимально низкую цену на весь комплекс услуг исполнителя

по обеспечению полиса ОСАГО. В реальных же условиях имеет место такой фактор, как доступность услуги, так как такому требованию полностью соответствует лишь малая доля сервисов. В таких ситуациях обычно закладывают определенный диапазон, отталкиваясь от «золотой середины», не заходя при этом за установленные минимальные и максимальные показатели (технические и экономические, описанные выше). Если снова обратиться к источнику, то можно заметить, что этот вопрос по подбору сервисов также учтён: «сервисы в свою очередь должны будут соответствовать специальным требованиям по организации восстановительного ремонта – их разработает ЦБ». Из того факта, что ЦБ является экономической компанией, окончательно вносящей правки в документ на правах автора, следует вероятность подготовки одностороннего документа, всецело учитывающего экономическую сторону, но недостаточно компетентного для оценки технической. На практике это приведёт к описанной выше проблеме в подборе более выгодных предложений, не учитывающих специфики самого ремонта транспортных средств, то есть к снижению качества ремонта при такой же стоимости полиса, как в настоящее время. Также можно предположить заметное снижение качества восстановительного ремонта вследствие пользования услугами «неофициальных» центров, заметно уступающих в технической оснащённости дилерам («неофициальные» ТЦ являются наиболее выгодными для СК – так называемая экономия на качестве). Сама методика по подбору сервисов, как минимум, должна обязательно учитывать частную технологию выполнения ремонтных действий, оборудование сервиса, производственно-техническую базу конкретного предприятия, квалификацию его персонала, а также организацию контроля выполненных работ и приёмки готового ТС.

Альтернативы натуральному возмещению ущерба

Также рассматривается вопрос об альтернативах в возмещении вреда, то есть осуществления денежного расчёта. Указаны несколько способов получения выплаты, среди которых – отказ владельца от ремонта и различные жизненные обстоятельства. Что касается первой части, то это является, несомненно, положительным нововведением, так как исключается безальтернативность натурального возмещения. Необходимость наличия вариаций в этом вопросе обуславливается отсутствием в части регионов России сервисов, осуществляющих услуги с необходимым качеством. А вторую часть тезиса можно ставить под сомнение – разберём её более подробно. Напомним её содержание: «ещё одна возможность получить денежное возмещение – оказаться в «тяжёлых жизненных обстоятельствах» Таким обстоятельством может быть гибель автовладельца – родственникам в этом случае нужна денежная выплата, а не ремонт уже ненужного автомобиля».

Первый тезис может открыть дополнительные возможности для мошенников в плане получения компенсаций по поддельным справкам, заключениям и т.п. При этом будет достаточно сложно определить во всей массе заявок те, которые действительно заслуживают выплат, причём временные затраты на это соизмеримы с простым восстановлением автомобиля. Второй тезис можно оценить как «мало востребованный», так как если автомобиль остаётся у потерпевших, то ремонт будет необходим, даже в случае дальнейшей продажи, а выплата денежных средств от «предполагаемой» стоимости ремонта невелика (т.е. ремонтные работы будут дефицитными). В этой ситуации целесообразнее оказать поддержку родственникам и со стороны страховой компании, и со стороны технического центра (выбранного ею) в плане реализации «ненужного» транспортного средства. При плотном взаимодействии отделов по убыткам (СК) и «trade-in» (ТЦ) можно

автоматизировать «быстрый» ремонт и продажу автомобиля с минимальным участием его владельца. Такой подход позволит сократить денежные и временные затраты и сделать услугу более применимой на практике. Также он поможет исключить и «мошенничество» «автоюристов», требующих возмещения ущерба за один и тот же автомобиль и пакет сменных запасных частей (для обмана оценщиков). Стоит отметить, что в случае «нужного» автомобиля услуга теряет смысл в любых интерпретациях.

Оценка сроков восстановительного ремонта

Следующим спорным моментом является один из указанных критериев, по которым ЦБ разработает методику по подбору технических центров: «среди них – близость от места пребывания пострадавшего в ДТП, сроки ремонта и так далее». Проблема состоит в определении сроков восстановительного ремонта и, как следствие, подборе исполнителя услуг по данному критерию в условиях конкуренции. Не секрет, что весь ремонт можно разбить на стадии подготовки, согласования стоимости, непосредственного ремонта и выдачу [1].

На первой стадии клиент, имеющий на руках направление на ремонт, передаёт свой автомобиль в выбранный им технический центр. Вторая стадия включает дефектовочные работы, подготовку актов согласования, разногласий, повторных актов разногласий, дополнительную дефектовку (сбор дополнительных подтверждений по дефектам), при необходимости осмотр транспортного средства независимым экспертом (экспертиза заказывается страховой компанией) в сервисе, составление и оспаривание итоговой калькуляции, решение о количестве видов работ (уведомление клиента о тех работах, с которыми согласна страховая компания). Третья стадия включает проведение ремонта, заказ оригинальных компонентов, их установку и работы в малярном цехе. На последней стадии автомобиль готовят к выдаче и передают клиенту.

Как следует из вышесказанного, основную долю затраченного времени на ремонт для клиента, с момента передачи им своего автомобиля в сервис и до момента оплаты, составляет вторая стадия, а именно согласование объёма и стоимости работ. Исходя из этого здесь также можно проследить возможное преимущество «неофициальных» сервисов различного качества предлагаемых услуг, так как они более гибки к требованиям страховых компаний, и временные затраты на согласование будут соответственно меньше.

Направление автомобиля на ремонт в ТЦ

Отдельной темой является противоречие двух позиций, обозначенных в направлении на ремонт. Дело в том, что, несмотря на разрабатываемые требования по подбору сервисов, страховая компания имеет право игнорировать эти положения и на своё усмотрение направлять клиента в любой подходящий для неё автосервис, при этом поправки предусматривают возможность направления автомобиля и в сервис, «не соответствующий указанным требованиям» ...» [2]. Фактически это положение также позволяет страховым компаниям гораздо в меньшей степени пользоваться услугами официальных дилеров, отдавая приоритет, в том числе и многочисленным так называемым гаражным сервисам. Более того, на основании данного закона СК получают юридическую защищённость своих прав, и в случае суда их клиенту останется возможность воспользоваться другим положением документа – получить денежную выплату («если автовладелец не согласится с направлением на ремонт в такой несертифицированный сервис, выплата осуществляется деньгами»), размер которой будет формироваться независимой экспертизой, заказанной этой страховой компанией, как было описано ранее.

Это позволяет провести параллель с похожей ситуацией при техническом осмотре (ТО) транспортных средств. В настоящее время у РСА сложилась монополия на услуги в этой сфере, так как для получения полиса необходима диагностическая карта, выдаваемая по результатам ТО. Осуществляя аккредитацию пунктов ТО и документарный надзор за ними, они допустили продажу карт без его фактического проведения. Эта ситуация, как известно, привела к тому, что только, примерно, 20% АТС России проходит ТО [3]. В данном случае в монополии на восстановительный ремонт может сложиться аналогичная ситуация, только с одним существенным отличием. Если отсутствие технического осмотра – это отсутствие контроля за потенциально неисправными транспортными средствами, то недочёты в сфере восстановительного ремонта приведут к существенному росту доли неисправных автомобилей на дорогах страны. В экономическом плане, как было указано, данный тезис закона создаст дополнительную защищённость действий страховых компаний в случае суда, что позволит им пользоваться данными недочётами в полной мере.

Выплаты компенсаций потерпевшим со стороны СК

Учитывая вышеописанные положения, в каждом из них отчетливо прослеживаются возможности страховых компаний в любом удобном для них случае выплачивать денежную компенсацию, несмотря на приоритет натуральной формы расчёта. Выгоду этого подтверждают слова главы РСА Игоря Юргенса: «Страховщику выгоднее платить деньгами потому, что выплата уменьшается на сумму износа авто». Таким образом, все эти явные нестыковки и противоречия в законе позволяют вынудить клиента выбрать именно денежный вариант формы расчёта, что соответственно сократит выплаты страховой компании приблизительно в равной степени описанному ранее методу при натуральном возмещении ущерба.

Из этого следует, что либо СК экономит на стоимости восстановительного ремонта в преимущественно «несертифицированных» сервисах (при этом имея юридическую защищённость таких действий этим законом), либо принимает отказ клиента от ремонта и начисляет ему страховую выплату, также экономя при этом свои денежные средства. Проще говоря, все описанные положения всецело направлены на закрепление в законодательстве принципа снижения затрат на восстановительный ремонт, экономя при этом расходы страховых компаний, а не потерпевших в ДТП. Однако наибольшая проблема заключается в возможном снижении безопасности дорожного движения вследствие бесконтрольного ухудшения качества отремонтированных после ДТП автомобилей. Развитие системы ОСАГО по указанному сценарию приведёт к его превращению в подобие «транспортного налога», собираемого на автомобиль клиента, при этом почти бесполезного в реальных жизненных ситуациях.

Более того, многие эксперты убеждены, что для стабильной работоспособности предложенной реформы необходимы существенные денежные вложения. Так, ни для кого не является секретом, что страховщики рассчитывают страховую премию исходя из общих тарифов, установленных ЦБ России, и базовой ставки (для каждой страховой компании своя ставка). Таким образом, получается сумма, состоящая из минимального и максимального значений исходя из конкретных данных лица, оформляющего полис ОСАГО. Практика показывает, что с момента введения закона о «ремонтной реформе» сумма страховой премии возросла с минимальной до максимальной (в заданном указанном диапазоне) для покрытия появившихся издержек.

Также отметим, что на сегодняшний день двухсторонние договоры между страховыми компаниями и техническими центрами претерпевают некоторые изменения. Дело в том, что при «возвращении» в работу

по ОСАГО (после отказа от требований СК по скидкам) в целях повышения загрузки цехов заказами, официальный дилер при заключении договора попадает в следующую ситуацию: по условиям договора страховая компания рассчитывает стоимость ремонта, руководствуясь ценами справочников средних цен (для Единой методики оценки ущерба), автоматически занижая стоимость фактического ремонта на 20% и более. На любые претензии сервиса страховая компания, ссылаясь на положения «ремонтной реформы», требует взыскивать недостающую сумму только с клиента. Исходя из этого, можно сделать вывод, что этап согласования стоимости нивелируется, однако это происходит в ущерб интересам как технических центров, так и потерпевших в ДТП. Экономическую выгоду приобретает только страховая компания.

Этот момент подтверждает и то, что в середине марта 2018 года РСА в арбитражном суде не смог экономически обосновать осредненные цены в своих справочниках [4]. Здесь налицо два основополагающих момента: во-первых, цены (что является действительно очевидным) не соответствуют действительности, а во-вторых, на этапе апелляции многие «автоэксперты» начали поддерживать точку зрения РСА, что на наш взгляд показывает отлаженность системы по введению в заблуждение всех окружающих в целях сохранения своих сверхприбылей страховыми компаниями.

Выводы

На сегодняшний день в сложившейся ситуации с ОСАГО действительно необходим закон о реформировании многих спорных моментов в организации восстановительного ремонта повреждённых транспортных средств после ДТП. Безусловно, исключение безальтернативности натурального возмещения ущерба, предлагаемого этим законом, должно существовать по описанным ранее причинам.

Однако «ремонтная реформа» избыточно противоречива и открывает много возможностей юридической защищённости различных манипуляций, происходящих и известных благодаря многочисленным судебным разбирательствам. Введение закона в таком виде приведёт лишь к принятию уже имеющейся ситуации. Главной проблемой «затянувшейся» новеллы является то, что её разработкой занимаются экономические организации, не относящиеся к технической сфере. Даже привлечение сторонних организаций в помощь разработке проекта закона не позволило учесть всех тонкостей технологии восстановительного ремонта подавляющего количества разновидностей (марок, моделей, комплектаций и т.д.) автомобилей в РФ, так как окончательная редакция документа и его утверждение остаётся за ЦБ. В такой ситуации, учитывая современное состояние экономики нашей страны, явное преимущество будет отдано экономии денежных средств в ущерб технической стороне вопроса вследствие её недооценённости. Напомним, что только комплексный анализ, равнозначно учитывающий экономический и технический факторы, позволит создать закон, кардинально упрощающий компенсацию ущерба потерпевшей стороне.

Список литературы

1. Зубрицкий, С.Г. Влияние компетенций автоэкспертов на организацию восстановительного ремонта транспортных средств в РФ / С.Г. Зубрицкий, П.А. Красавин, И.И. Тупицын // Журнал автомобильных инженеров. – 2017. – № 4 (105). – С. 28–31.
2. Зубрицкий, С. Реформа автогражданской ответственности / С. Зубрицкий, П. Красавин, И. Тупицын // Современные страховые технологии. – 2017. – № 2 (61). – С. 74–79.
3. URL: <http://sto.autoins.ru/wp-content/uploads/2015/12/Zubrisky.pdf> (дата обращения: 28.02.2018).

4. URL: <https://consult-cct.ru/blog-9197/206.html> (дата обращения: 25.03.2018).

References

1. Zubris'kij S.G., Krasavin P.A., Tupicyn I.I. *Zhurnal avtomobil'nyh inzhenerov*, 2017, no. 4 (105), pp. 28–31.
2. Zubris'kij S., Krasavin P., Tupicyn I. *Sovremennye strahovye tekhnologii*, 2017, no. 2 (61).
3. URL: <http://sto.autoins.ru/wp-content/uploads/2015/12/Zubrisky.pdf>
4. URL: <https://consult-cct.ru/blog-9197/206.html>