

В Госдуму внесен законопроект по изменению закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

На днях депутаты от ЛДПР Игорь Лебедев и Ярослав Нилов внесли в Госдуму законопроект, предусматривающий отмену применения амортизационных коэффициентов при расчете компенсации по полисам ОСАГО. Пункт о размере компенсаций с понижением сумм выплат из-за учета возраста и пробега транспортного средства противоречит нескольким федеральным законам и судебной практике. Сейчас документ находится на рассмотрении у председателя Государственной Думы.

На сегодняшний день страховые компании в большинстве случаев возмещают не реальный ущерб, а, опираясь на положение об учете износа деталей, узлов и агрегатов, выплачивают лишь часть страховой суммы владельцу транспортного средства, пострадавшего в ДТП. В соответствии с ФЗ №3 от 1 февраля 2010 года «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», компенсация может составлять лишь 20% расходов на ремонт. Нужно отметить, что эта цифра противоречит другому закону (№306-ФЗ от 01.12.2007 г.), внесшему поправки в ФЗ «Об ОСАГО», который содержит указание на то, что размер подлежащих возмещению убытков потерпевшему должен определяться в размере расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая.

Стоит отметить, что в соответствии с Гражданским кодексом пострадавшая сторона может требовать полного возмещения причиненного ей ущерба. И если страховая компания лишь частично оплатила восстановление автомобиля, то его владелец может подать в суд на виновника аварии. С учетом того, что максимальные выплаты составляют 120 тысяч рублей на транспортное средство и 160 – на жизнь и здоровье человека, которые не всегда компенсируют реальные траты, да еще и эти суммы заметно снижены амортизационными коэффициентами (неважно, за возраст автомобиля или за его пробег), большая часть автовладельцев не получает всех необходимых на ремонт денег. Но они могут подать в суд на виновника для взыскания с него недостающих средств, и тут возникает вопрос о существовании самого института ОСАГО.

Само название закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусматривает то, что человек, ставший виновником аварии по той или иной причине, не должен беспокоиться о «разборках» с пострадавшей стороной – это делает страховая компания. Сейчас неудовлетворенный пострадавший автовладелец, получивший менее 50% от стоимости ремонта, может подать в суд на виновника и получить с него остальную часть. В этом случае смысл у ОСАГО отсутствует. Если же амортизационный коэффициент будет отменен или будет рассчитываться так, чтобы компенсировать восстановление без переплат, то от этого выиграют обе стороны.

Михаил Ефимов, директор по страхованию ОАО «Интач Страхование», так прокомментировал законопроект: «Сама инициатива абсолютно понятна и, безусловно, направлена на улучшение качества ОСАГО, когда потерпевший получит компенсацию, которой ему хватит на нормальный ремонт, т.е. на такой, где запчасти под замену меняют на новые, а не на подержанные. Тем не менее необходимо учитывать, что подавляющее большинство машин, эксплуатируемых на территории России, имеют возраст более 5, а то и более 10 лет, т.е. фактический износ деталей превышает 50%. Если обязать страховщиков компенсировать износ, то это, определенно, существенно повысит их расходы на выплаты и с большой вероятностью превысит порог безубыточности. В этой связи при внедрении этой инициативы необходимо предусмотреть возможность повышения тарифов на ОСАГО, чтобы не дестабилизировать рынок».

С позитивом к законодательной инициативе отнесся координатор движения «Синих ведерок» Петр Шкуматов: «ОСАГО у нас стало ущербным инструментом. С одной стороны, пострадавший за счет амортизационных коэффициентов не может получить полную компенсацию у страховой. С другой, виновник, также оплативший полис, может по Гражданскому кодексу стать ответчиком, в том случае если пострадавшая сторона подаст в суд на полное возмещение вреда, и понесет дополнительные траты. ОСАГО превратилось в оброк, который лишь частично снижает траты обеих сторон. С прекращением использования амортизационных коэффициентов и у пострадавшей, и у виновной сторон будет возможность избежать дополнительных трат. И, как показывает практика, люди готовы платить чуть больше за полис, чтобы застраховать свою ответственность».

Понятно беспокойство страховщиков по поводу роста их трат, а вернее, снижения заработков. Насколько страховое лобби влиятельно, можно будет понять уже во время первого чтения законопроекта. Хотя представители страховых компаний оставляют

возможность внесения поправки, отменяющей амортизационный коэффициент.

Денис Макаров, руководитель управления методологии обязательных видов ОАО «АльфаСтрахование»: «Принятие законопроекта вполне реально. Российский автопарк является крайне старым и изношенным: по данным агентства «Автостат», средний возраст автомобиля в нашей стране в 2012 году составлял 11,8 лет. Соответственно, крайне изношенными являются комплектующие изделия: детали, узлы и агрегаты. Отмена амортизационного коэффициента при расчете компенсаций по ОСАГО будет означать, что изношенные комплектующие изделия будут обновляться за счет страховщиков».

Михаил Ефимов: «Что касается реальности принятия этих инициатив, с одной стороны, это действительно сильно ударит по компаниям, поэтому они точно будут обсуждать и настаивать как минимум на повышении цен. С другой стороны, учитывая уже текущие планы правительства поднять тарифы на 25–30%, оно, вероятно, для снижения социальной напряженности захочет включить в повышение одновременно и компенсацию износа».

Источник: [Аргументы и факты](#), 24.01.13

Автор: Зверкова И.