



На сайте Открытого электронного правительства завершилось обсуждение поправок Минфина в закон об ОСАГО. Министерство предложило увеличить выплаты по «автогражданке» в три раза и установить коридор, в пределах которого страховщик мог бы сам определять тариф. Но оказалось, что и страховщики, и их клиенты ждали для себя больших преференций.

Устаревшее ОСАГО

Недавно я попала в мелкое ДТП, в результате которого у моего автомобиля оказался поврежден бампер. Довольно быстро и, к моему удивлению, просто получив все необходимые справки у сотрудников ГИБДД, я решила тут же заехать к своему страховщику. В «Ингосстрахе» согласились принять документы на прямое урегулирование убытков, протянув мне в ответ квитанцию на оплату независимой экспертизы – 1200 руб. Я немного опешила от такого предложения и попыталась отказаться от этой «добровольной» услуги. Но как объяснил мне сотрудник «Ингосстраха», это стандартная практика на случай, если компания виновника ДТП откажется возмещать убытки. Если независимая экспертиза подтвердит необходимость страхового возмещения, деньги за экспертизу мне потом «Ингосстрах» вернет. Без оплаты услуг независимой экспертизы документы у меня в «Ингосстрахе» принять отказались.

В Российском союзе автостраховщиков (РСА) мою позицию поддержали и посоветовали направить к ним или в ФСФР официальную жалобу, поскольку «страховая компания не вправе отказать в приеме документов без согласия на оплату независимой экспертизы». В пресс-службе «Ингосстраха», в свою очередь, заявили следующее: «В качестве альтернативы алгоритма с первичной оплатой экспертизы потерпевшим и ее последующим возмещением можно предложить следующий вариант урегулирования. 1. Визит в офис компании и сдача документов; 2. Ожидание акцепта от СК, чей клиент является причинителем вреда, которое может занимать до пяти дней; 3. Согласование с экспертом времени визита и последующий визит к эксперту. Таким образом, в таком альтернативном случае потерпевшему фактически понадобится совершить три действия

вместо одного». Другими словами, принять документы могли, но не приняли.

Вся эта ситуация свидетельствует о том, что прямое возмещение убытков должно стать обязательным и возможность отправить клиента разбираться самому со страховщиком виновника ДТП необходимо исключить. Минфин разработал и опубликовал законопроект с поправками в закон об ОСАГО на сайте Открытого правительства для обсуждения, в котором, в частности, предполагается введение обязательного, безальтернативного прямого возмещения убытков (ПВУ). В этом случае пострадавший в аварии обращается за выплатой только в свою страховую компанию, а не к страховщику виновника ДТП (сейчас эта норма добровольная). Предполагается, что это правило будет действовать, когда в ДТП всего два участника и никто из людей не пострадал. По статистике, такова подавляющая часть аварий. Если же нанесен ущерб жизни и здоровью, разбираться придется по-прежнему с компанией виновника аварии. «Безальтернативное ПВУ необходимо, чтобы на рынке не было селекции убытков», – считает директор по страхованию автогражданской ответственности СК «Альянс» Андрей Антононов.

Фактически сегодня страховщики заинтересованы в том, чтобы оставить мелкие убытки у себя, а от крупных избавиться. Дело в том, что независимо от суммы ущерба страховая компания виновника ДТП перечисляет компании потерпевшего фиксированную сумму за каждый урегулированный напрямую случай. В Москве для отечественных легковых машин – это 12987 руб., для иномарок – 23798 руб. То есть если ущерб меньше этой суммы, страховщик в плюсе, если больше – в убытках. «А когда все будут работать по единым правилам, проблема селекции убытков со стороны недобросовестных страховщиков отпадет сама собой. И все от этого только выиграют», – уверен Андрей Антононов.

Впрочем, введение обязательного ПВУ – не единственное, что нужно менять в законе об ОСАГО. За девять лет его функционирования выявилось много проблем, требующих решения. Некоторые нормы закона уже просто устарели, поэтому Минфин предлагает реформировать закон об ОСАГО в целом.

В течение месяца эксперты и обычные автовладельцы вносили свои предложения по модернизации закона. По словам замруководителя департамента финансовой политики Минфина Веры Балакиревой, в голосовании и обсуждении принял участие 831 человек. «Наши ожидания оправдались, народ и страховое сообщество поддерживают наши предложения по закону об ОСАГО. И мы этому рады», – рассказывает она. По итогам обсуждения в законопроекты было внесено всего несколько технических поправок.

Теперь Минфин ждет от правительства решения относительно повторного рассмотрения проекта закона комиссией по законопроектной деятельности и надеется, что в осеннюю сессию он будет внесен в Думу.

Тревожное состояние

В этом документе Минфин попытался угодить и страховщикам, и автовладельцам. В частности, предполагается, что страховые выплаты увеличатся почти втрое. За причинение вреда жизни и здоровью они вырастут с нынешних 160 тыс. до 500 тыс. руб., а по «железу» – со 120 тыс. до 400 тыс. руб. При этом на сайте звучали предложения увеличить страховые суммы еще существеннее. Среди комментаторов были даже те, кто и вовсе предлагал убрать лимит по выплатам за причинение вреда жизни и здоровью, как в некоторых европейских странах. Но на все предложения по еще большему увеличению страховых выплат Минфин в своих комментариях отвечал отказом, так как это значительно удорожило бы страховку.

Помимо увеличения выплат расширяется круг лиц, имеющих право на их получение в случае смерти пострадавшего в ДТП. По новым правилам, по словам Веры Балакиревой, выгодоприобретателями смогут также выступать работающие члены семьи. Станет прозрачнее и понятнее порядок осуществления страховых выплат в случае причинения вреда жизни или здоровью. Законопроект предполагает, что выплаты по здоровью будут осуществляться в соответствии со специальной таблицей в размере фиксированных сумм. Кроме того, Минфин предлагает вдвое увеличить максимальную сумму выплат при оформлении аварии без сотрудников ГИБДД (так называемый европротокол) – с 25 тыс. до 50 тыс. руб.

Для страховщиков Минфин предусмотрел возможность тарифного коридора по ОСАГО. Сегодня тарифы во всех страховых компаниях едины и регулируются законодательно. Если же предложение Минфина будет реализовано, у страховщиков появится возможность устанавливать собственные коэффициенты в пределах тарифного коридора. «По сути, речь идет о либерализации тарифов. В зависимости от территории и убыточности тарифы у каждой компании могут быть разные», – рассказывает Вера Балакирева.

Конкретные рамки тарифного коридора и критерии, в соответствии с которыми страховщики смогут использовать свои значения коэффициентов, Минфин будет

разрабатывать только после того, как Дума рассмотрит законопроект в первом чтении. По словам Веры Балакиревой, поправочные коэффициенты по таким критериям, как «мощность и территория использования, не должно устанавливать государство».

Впрочем, идея тарифного коридора у большинства крупных страховщиков вызывает недовольство. «Рынок еще не готов к введению тарифного коридора. Ведь сегодня конкуренция между компаниями идет не за счет репутации или каких-то допуг, а за счет цены. В итоге появление тарифного коридора приведет к тому, что все компании будут вынуждены продавать полисы по минимальной цене», – жалуется Андрей Антононов.

«Тарифный коридор приведет к тому, что недобросовестные компании будут демпинговать, собирать большие премии, а потом банкротиться. А расплачиваться за это придется всему страховому сообществу. Поэтому было бы правильно, чтобы тарифы по ОСАГО были по-прежнему для всех едины и регулировались они государством, а не страховщиками», – предупреждает замгендиректора СК «МАКС» Виктор Алексеев.

Одним словом, к конкуренции на рынке ОСАГО страховщики не готовы, а вот рост тарифов по «автогражданке» всех бы, безусловно, устроил. При этом никто из опрошенных страховщиков не сомневается, что тарифы по ОСАГО вырастут в результате принятия законопроекта Минфина. Вопрос только – на сколько. В «Альянсе» полагают, что максимум на четверть, в РСА – на 50%, в МАКСе и «УралСиб» – минимум процентов на 50, а то и на 70.

Безусловно, поверить в то, что трехкратное увеличение страхового возмещения не отразится на тарифах, сложно. По крайней мере, страховое сообщество приложит все усилия к тому, чтобы повышение тарифов состоялось. «На сегодня базовый тариф по ОСАГО составляет 1980 руб., и он не менялся с 2003 года. На наш взгляд, в итоговой редакции законопроекта необходимо выработать разумный и сбалансированный подход к этому вопросу, который позволил бы соблюсти интересы страхователей», – считают в РСА. Впрочем, о необходимости повысить тарифы по ОСАГО страховщики говорят чуть ли не с момента появления «автогражданки» на рынке, и при всей ее декларируемой убыточности упорно продолжают заниматься этим видом страхования.

Между тем в Минфине стараются всех успокоить. «Разработка новой методики расчета тарифов ОСАГО еще впереди, так что сейчас сложно сказать, уменьшатся тарифы или

увеличатся, – говорит Вера Балакирева. – Да, с одной стороны, увеличение обязательств влияет на тариф, но есть и другие моменты, которые могут быть изменены и которые способны сократить расходы страховщика. Например, старение автомобиля. Плюс вы не забывайте, что вступает в силу закон о страховании перевозчиков, который исключает из сферы деятельности закона об ОСАГО пассажиров, перевозимых, в частности, общественным транспортом, что также может быть фактором снижения размера тарифа».

Страховщики также опасаются, что их расходы увеличатся в случае реализации еще одной инициативы Минфина – прописать в законе об ОСАГО возможность получения страхового возмещения в виде ремонта. Кстати, с таким же предложением на прошлой неделе выступили депутаты от ЛДПР. Как сообщает РИА «Новости», депутаты даже внесли на рассмотрение в Госдуму соответствующий проект закона. «Сегодня страховщики компенсируют убытки клиентов по ОСАГО деньгами. Причем выплата происходит с учетом износа автомобиля. Если останется существующий порядок расчета страховой суммы, клиенту придется доплачивать страховщику разницу. По-другому просто не получится», – считает Виктор Алексеев.

Впрочем, Минфин не видит в этом большой проблемы. «Страховщикам ничто не мешает пойти путем согласования с клиентом возможности доплаты в случае ремонта автомобиля или же, как вариант, страховщики могут учитывать в своих тарифах желание страхователя отремонтировать автомобиль», – считает Вера Балакирева. Другими словами, полис, предполагающий ремонт транспортного средства за счет страховщика, должен быть дороже.

Источник: [Коммерсантъ Деньги](#), № 34, 27.08.12

Автор: Ковалева Е.