



*О том, как страховой бизнес выживает в кризисные времена, почему у автолюбителей становится меньше «простора для фантазии», к каким изменениям нужно быть готовыми российским автовладельцам и как будут отныне урегулироваться страховые споры – на эти темы мы беседуем с президентом Всероссийского союза страховщиков и Российского союза автостраховщиков Игорем Юргенсом.*

– Игорь Юрьевич, как бы вы охарактеризовали положение на рынке ОСАГО?

– Как вы знаете, еще до начала спада в экономике российская «автогражданка» находилась на пороге кризиса. Страховщики не просто несли колоссальные убытки. Они оказались в условиях, в которых просто невозможно было вести бизнес. Сегодня темпы роста выплат значительно опережают темпы сбора премий. Итогом стал массовый уход компаний с рынка, причем как российских, так и западных. Только каждый второй страховщик ОСАГО остался в строю. Более 70 компаний просто не справились со своими обязательствами. Вместо них возмещение ущерба пострадавшим в ДТП осуществлялось из фондов РСА.

– Российский автопарк постоянно растет, продажи полисов растут, в чем же причина упадка отрасли? В удорожании стоимости ремонта?

– Не только и не столько. Основной камень преткновения – тариф. Резервы страховщиков формируются не с потолка, и если тариф, установленный 11 лет назад, не пересматривать ни разу до 1 октября 2014 года (когда он был повышен одновременно с расширением лимитов выплат по «железу» в 3,3 раза – со 120 тыс. рублей до 400 тыс. рублей), то страховщики оказываются не в состоянии в полной мере выполнять свои

обязательства. Как минимум в 30 регионах страны коэффициент убыточности ОСАГО превысил 100%. Независимыми актуарными, экономическими центрами был проведен ряд исследований, показавших, что рынок ОСАГО находится в затяжном кризисе.

– Но ведь не далее как минувшей осенью тариф был повышен сразу на 24–30%.

– В этот тариф не был заложен ряд факторов. Во-первых, за 11 лет накопленная инфляция уже требует увеличения минимум на 12%. Во-вторых, процент расчета износа деталей снижен с 80% до 50%. Приняли единую методику оценки ущерба – это, в-третьих, а ведь расчет размера ущерба по этому документу неизбежно повлечет за собой рост средней выплаты. Четвертое: рост мошенничества, которого можно ожидать после расширения применения Европротокола. Плюс растущая инфляция и обесценивание курса рубля продолжают сокращать реальные резервы.

– Что можно предпринять для урегулирования кризиса?

– Для того чтобы выровнять убыточность ОСАГО и создать такие условия, чтобы страховщики массово не уходили из регионов, нужно пересматривать региональные коэффициенты. Которые, кстати сказать, менялись всего два раза, да и то лишь в нескольких регионах. Причем, подчеркну, мы выступаем именно за сбалансированные и экономически обоснованные тарифы. Где-то коэффициенты можно повысить, а где-то и снизить. То же касается различных категорий автовладельцев – опытные не должны платить за новичков.

Подчеркну, уже проделана существенная работа по совершенствованию законодательства, теперь важно, чтобы все эти позитивные меры были внедрены в жизнь и поддержаны взвешенной тарифной политикой. Так, с первого апреля кардинально изменится подход к выплатам по рискам причинения вреда жизни и здоровью пострадавшим в ДТП, он будет максимально приближен к мировым стандартам. Вырастет более чем втрое размер выплаты по этому риску – до 500 тыс. рублей, будет расширен круг потенциальных получателей выплаты, упрощен порядок ее предоставления. С социальной точки зрения это колоссальный рывок вперед, но для бизнеса это не должно стать убийственной мерой. Важно, чтобы нагрузка была просчитана и адекватно учтена в тарифе.

– Как можно оценить эффективность мер, предпринимаемых государством по регулированию рынка ОСАГО?

– Государство предпринимает усилия для нормализации ситуации на рынке, ведь от состояния экономики на рынке ОСАГО будет зависеть степень страховой защищенности российских автовладельцев. Между регулятором (ЦБ РФ) и страховым сообществом уже выстроен конструктивный диалог, был принят ряд мер по предотвращению коллапса на рынке автострахования. Своевременным оказалось и постановление Пленума Верховного суда РФ от 29 января «О применении судами законодательства об ОСАГО».

– Каковы его основные положения?

– Во второй половине прошлого года в силу вступил ряд поправок к закону об ОСАГО. При этом их правильного применения всеми участниками процесса на тот момент еще сформировано не было, а правоприменительная практика начинает формироваться только сейчас. В этом постановлении акценты расставлены так, чтобы возможные конфликты и разногласия между страховщиком и страхователем урегулировались мирно, без судов. Ведь долгие разбирательства для этого рынка – настоящая катастрофа, только за прошлый год в суды были переданы сотни тысяч споров по ОСАГО.

– А каким именно образом это постановление сводит споры к минимуму? Не запрещать ведь судиться!

– Постановление подтверждает: расчет стоимости ремонта авто должен производиться строго по Единой методике определения расходов на восстановительный ремонт поврежденного транспортного средства и утвержденных ценовых справочников. При этом должны учитываться положения Правил проведения независимой технической экспертизы. Ведь число споров, которое я озвучил, обусловлено как раз таки большим числом методик расчета, существовавших ранее. Один эксперт считает по одной методике, второй – по другой методике, в результате суммы у них отличаются иногда в разы, стороны не могут договориться, пострадавший идет в суд. Судебная система перегружена. Верховный же суд постановил: только единый документ. Разница в расчетах, сделанных по этому документу двумя разными оценщиками, не должна превышать десяти процентов. Если эта разница больше, то уже суд будет решать, правильно ли была проведена экспертиза как страховщиком, так и истцом. Но, полагаю,

такие случаи все же будут, скорее, исключением, чем правилом.

– Но не приведет ли это к уменьшению размеров выплат?

– Наоборот, мы ожидаем увеличения минимум на 10–15%. При условии, конечно, что все стороны будут четко соблюдать технологию расчетов. Отрадно и то, что эти выплаты в полном объеме будут доходить до страхователей, а не будут оседать в карманах так называемых «автоюристов», которые сейчас действуют не в интересах автовладельцев, а сугубо в собственных интересах. Прекращению такой порочной практики способствует другой важный пункт, оговоренный в постановлении Верховного суда.

– Какой именно?

– «Автоюристы» активно пользовались несовершенством законодательства, чтобы наживаться на страховом рынке. В частности, на том, что не в законодательной, а только в правоприменительной практике закон о защите прав потребителей в полной мере был распространен на страховой сектор, причем совершенно без учета его специфики. С помощью этого пробела они отсуживали суммы, зачастую в разы превышавшие сумму реально причиненного ущерба, что, естественно, снижало экономические показатели страховщиков. Постановление же четко разделяет сферу ответственности страховщика и сферу ответственности страхователя. В частности, в нем указано, что закон о защите прав потребителей применяется лишь в части, не урегулированной законом об ОСАГО. Подчеркивается, что страховщик освобождается от всех санкций, если он не мог осуществить урегулирование убытка не по своей вине или из-за неправомерных действий потерпевшего, нарушения им процедуры подачи документов.

– То есть отныне проблему с судами, заваленными делами об ОСАГО, можно считать решенной?

– Может быть, еще не на все 100%, о таком говорить пока рано. Но число судебных разбирательств должно снизиться. Граждане (и «автоюристы» тоже) за возмещением порой даже не пытались обращаться к страховщику, а шли сразу в суд. Пленум ВС настоял: необходимо строго следовать претензионному порядку урегулирования споров,

согласно которому автовладелец обязан в первую очередь обращаться к страховой компании, а не идти сразу же в суд. Даже если страховщик привлекается в качестве соответчика, после подачи иска на виновника ДТП дело приостанавливается, и суд направляет истца в страховую компанию.

– Хорошо, претензионный порядок вступил в силу окончательно. Но как быть, если сама страховая компания затягивает рассмотрение заявки?

– Последними поправками к закону об ОСАГО зафиксированы сроки, следить за соблюдением которых должна каждая страховая компания. То есть обязательства за страховщиками закреплены очень четко. Принятое же постановление обязывает и страхователя «соблюдать правила игры» – если документы представлены как попало, не в полном объеме, нет всего нужного пакета, то страховщик теперь наделен правом не принимать решения об урегулировании. На самом деле это очень уравнивает ситуацию. Ведь обе стороны процесса имеют обязанности, которые необходимо своевременно и в полном объеме соблюдать. Много претензий к страховщикам в последнее время высказывается, но ведь решения, которые принимались не в их пользу, на самом деле слишком часто были не то что несправедливыми, но и, по меньшей мере, странными.

– Такие решения – признак наличия «человеческого фактора», или сама система давала сбой?

– Были пробелы в законе, о которых я говорил выше, и теперь эти проблемы устранены. На самом деле это очень своевременное постановление. Оно вышло, когда отрасль была готова захлебнуться в конфликтах, разбирательствах и спорах. Например, часто страховщики и не знали, что у страхователей есть к ним претензии, и уж тем более – в чем именно они заключаются. Узнавали только в судах. Пленум ВС говорит – автовладелец должен предоставить страховщику свой автомобиль для осмотра (если, конечно, он еще на ходу). Так мы хотя бы будем знать, что факт ДТП на самом деле имел место.

– С судами мы разобрались, ждем корректировки тарифа. Впереди у российского ОСАГО – светлое будущее?

– Будущее, я бы сказал, проясняется, многие пробелы заполнены. Многие, но не все. К примеру, в российском законодательстве отсутствует понятие утраты товарной стоимости (УТС), нигде не прописан порядок ее расчета. Тем не менее все еще действует решение о присуждении выплат по утрате товарной стоимости (УТС), то есть практически любая страховая выплата может быть оспорена из-за «неправильного», по мнению потерпевшего, расчета утраты товарной стоимости. Это, откровенно говоря, чревато не меньшими проблемами, чем те, что были раньше. Есть и другие шероховатости, в частности, по правоприменению Европротокола.

– Это касается «расширенного Европротокола», который активно обсуждается в последнее время?

– Да. Даже без использования специальной техники, не предусматривающей возможности ретуширования фото-видеодокументов, можно будет рассчитывать на расширенную выплату. Это было и остается большой проблемой. К сожалению, немало недобросовестных граждан могут попытаться воспользоваться этой лазейкой и инсценировать «ДТП». Всего 100 таких умельцев – и это уже 40 миллионов убытков, которые впоследствии могут отразиться на стоимости полисов для добросовестных водителей.

– Получается, что «автогражданка» все еще далека от совершенства? Каковы ваши прогнозы развития ситуации?

– Российское ОСАГО – молодой организм. Ему всего 11 лет, тогда как его зарубежным аналогам по несколько десятилетий. Совместно с общественностью, экспертами, автолюбителями, регулятором рынка, органами государственной и судебной власти мы постоянно работаем над этой системой. Результатом таких усилий стало то, что законодательство становится более совершенным, ОСАГО растет над собой, набирает скорость. Как следствие – снимаются многие спорные моменты, упрощаются процессы получения выплат и существенно вырастут их размеры. Наша же задача – создать для этого необходимую базу и более комфортные условия для надежной страховой защиты автовладельцев и эффективности страхового бизнеса.

Источник: [Российская газета](#), № 22, 05.02.15

Автор: Костромина О.