Большая часть поправок в закон об обязательном страховании автогражданской ответственности, принятых Госдумой летом этого года, в сентябре-октябре вступает в силу. Российскому союзу автостраховщиков (РСА) предстоит перевести в практическую плоскость нормы нового закона. Союз готовит обширный список проектов нормативных документов в сфере ОСАГО.

Как будут работать ключевые поправки к закону об «автогражданке», что их реализация сулит страховщикам и автомобилистам, кто будет контролировать исполнение положений новой редакции закона, рассказал в интервью агентству «Интерфакс-АФИ» президент РСА Павел Бунин. Он также обрисовал перспективу перехода на электронные полисы ОСАГО в 2015 году.

– Поправки в закон об ОСАГО приняты, начался этап подготовки многочисленных подзаконных актов. Кто принимает в этой работе участие, какие задачи в этом смысле стоят перед РСА?

– Действительно, закон, который готовился на протяжении последних нескольких лет, наконец, принят. В нем учтено большинство моментов, которые требовали урегулирования по итогам 11-летней практики ОСАГО. В развитие обновленного закона в ближайшее время большую работу предстоит проделать и РСА, и Банку России, и Минтрансу. Большинство документов должны быть подготовлены в крайне сжатые сроки – до 1 сентября. Сейчас союз готовит изменения в десятки внутренних документов – правила профессиональной деятельности. Кроме того, РСА формирует экспертную позицию по вопросам, относящимся к компетенции госорганов. По ряду ключевых актов мы начали работу еще до выхода закона, и в первую очередь по единой методике оценки ущерба от ДТП и правилам проведения независимой технической экспертизы. В Банк России проекты документов уже направлены.

– В законе появилась оговорка о порядке досудебного урегулирования убытка в ОСАГО. Как это будет работать? Санкций для страховщиков стало больше?

– Действительно, с 1 сентября предусмотрен обязательный досудебный порядок урегулирования претензий. Сейчас страховщики постоянно сталкиваются с ситуациями, когда информация о произошедшем убытке просто «не доходит» до страховой компании – потерпевшего «перехватывают» автоюристы и сразу идут в суд. Теперь этот сценарий не пройдет. В первую очередь потерпевший должен заявить убыток в страховую компанию. У страховщика будет 20 дней на рассмотрение заявления, в течение которых он обязан урегулировать убыток или направить мотивированный отказ. В том случае, если потерпевший недоволен работой страховщика, то до того, как идти в суд, он должен направить страховщику аргументированную жалобу с приложением соответствующих документов. А страховщик, в свою очередь, в 5-дневный срок обязан рассмотреть обращение и ответить на него. Только после этого, если потерпевший по-прежнему считает, что его права нарушены, он может обратиться в суд. В соответствии с процессуальным законодательством, если при подаче иска в суд потерпевший не предоставит подтверждение того, что он обращался с претензией в страховую компанию, суд оставит дело без рассмотрения.

Законом определено, что досудебный порядок введен в качестве своеобразного «эксперимента» – он будет действовать только до 1 июля 2015 года. Мы надеемся, что механизм покажет свою эффективность и можно будет говорить о необходимости его дальнейшего применения.

Что касается санкций к страховщикам, то новый закон, действительно, предусматривает более жесткое регулирование. Кроме того, значительно сократился срок рассмотрения заявления о возмещении ущерба. Если раньше у страховщика было 30 рабочих дней на осуществление выплаты или выдачи направления на ремонт, то с 1 сентября, как я уже говорил, урегулировать убыток страховой компании придется в еще более сжатый срок – 20 календарных дней (не считая нерабочих праздничных дней).

– Что даст новый порядок ПВУ и Европротокола страховщикам ОСАГО и их клиентам?

– При безальтернативном ПВУ водители теперь пойдут за выплатой только в свою

компанию. Безусловно, если речь идет о ДТП, в котором пострадали только два транспортных средства и вред причинен только им. У нас таких аварий большинство – около 80%. Для страховщиков ОСАГО исчезнет разделение на «своих» и «чужих» – тех, кого отправляют урегулировать убытки в отдаленные офисы.

Мы также ожидаем, что селекция убытков по ПВУ – когда страховщик потерпевшего урегулировал только мелкие убытки, а за крупными выплатами отправлял в компанию виновника ДТП – уйдет в прошлое, а средняя сумма выплат вырастет. Это важно в том числе и для тех страховщиков, которые всегда добросовестно выполняли свои обязательства перед страхователями по ПВУ и несли убытки из-за политики селекции других участников рынка.

Что касается Европротокола, то доля урегулирования по этой системе по-прежнему пока невелика – около 9%. Такой низкий показатель объясняется в том числе и тем, что участники ДТП часто сомневаются, хватит ли установленного лимита для полноценного ремонта. Можно ожидать, что увеличение страховой суммы в рамках Европротокола до 50 тыс. рублей будет стимулировать большее количество водителей самостоятельно оформлять ДТП и позволит более эффективно решать проблему дорожных пробок.

Кроме того, несколько позже, с 1 октября, в четырех регионах (Москва, Санкт-Петербург и их области) стартует эксперимент, в рамках которого оформить Европротокол водители смогут в пределах всей страховой суммы – 400 тыс. рублей. При этом обстоятельства ДТП должны быть зафиксированы на фото- или видеоустройство, а также с помощью спутниковых систем. Здесь важно одновременно решить две задачи: с одной стороны, сделать средства контроля удобными и доступными для страхователя, а с другой – отсечь мошенников.

– Что еще позволит сделать жизнь страхователей комфортнее? Какие проекты наиболее актуальны для РСА на ближайшее время?

– Сейчас РСА параллельно со срочными задачами работает над двумя относительно долгосрочными проектами, которые предусмотрены законом – это Бюро страховых историй и электронный полис.

– Когда появится электронный полис?

– Возможность заключения договора ОСАГО через Интернет должна появиться на российском страховом рынке с 1 июля 2015 года. Задача, которая стоит перед нами, опять же имеет два аспекта. С одной стороны, сервис должен быть максимально удобным для страхователя. С другой – должна быть создана система защиты от недобросовестных действий: к сожалению, практика показывает, что любой электронный сервис в финансовой сфере провоцирует активность мошенников.

Чтобы заключение договора в электронном виде стало реальной альтернативой существующей системе, нужно сделать услугу удобной для пользователя. РСА сейчас занимается доработкой электронной базы союза в части «отказоустойчивости», чтобы она могла без перебоев обеспечивать круглосуточное взаимодействие с информсистемами страховых компаний и госорганов – из них будут браться подтверждения той информации, которую дает страхователь.

– Как будет обеспечиваться чистота данных в базе?

– Закон предусматривает организацию информационного обмена для проверки чистоты данных. Список органов государственной власти и организаций, допущенных к такому обмену, а также перечень предоставляемой информации должно установить правительство.

Таким образом, проверять сведения, передаваемые страхователем, будет сама электронная система автоматически, исключается «человеческий фактор». Страхователь со своей стороны должен быть уверен, что его договор ОСАГО, заключенный в электронной форме, внесен в систему, то есть его ответственность застрахована.

– Как водитель в этом убедится?

– Так же, как в работе с банками: придет SMS-оповещение или письмо по электронной

почте.

– Замена бумажных полисов на электронные пройдет единовременно?

– Никакого принуждения к переходу на электронные полисы в ОСАГО не будет, бумажные полисы будут действовать до тех пор, пока в них есть необходимость. Мы только обеспечиваем альтернативу, дополнительное конкурентное преимущество – возможность пользоваться электронным полисом. Если, к примеру, страховщик боится мошенников, он сможет по-прежнему продавать только бумажные полисы. Введение электронных продаж в ОСАГО – серьезная перенастройка рынка, на котором обращается порядка 43 млн полисов, она требует осторожных и взвешенных подходов. Нельзя допустить снижения уровня проникновения ОСАГО. Потребуется обеспечить передачу данных о заключенных договорах ГИБДД, чтобы сотрудники дорожной полиции могли в любой момент и в любом месте через свою систему проверить, есть ли у водителя полис ОСАГО.

– Обсуждался вариант проверки с использованием камер слежения на дорогах…

– Безусловно, мы должны к этому прийти, но это точно не ближайшая перспектива. Подразумевается, что в будущем система будет работать примерно так: камеры считывают номер автомобиля и отправляют на проверку данные в базу ГИБДД, чтобы определить, застраховано ли транспортное средство по ОСАГО. Штраф за отсутствие полиса, так же, как сейчас, например, штраф за превышение скорости, приходит нарушителю по почте.

– Долгая перспектива – это сколько?

– С технической точки зрения систему определения застрахованных по ОСАГО автомобилей через камеры слежения можно построить достаточно быстро. Но здесь нельзя ограничиться только техникой, многое будет зависеть и от готовности самих людей использовать электронные услуги ОСАГО, потребуются изменения в законодательство и т.д. Сколько в реальности на это потребуется времени, предсказать сложно.

– А как избежать неограниченной эмиссии обязательных полисов? Ведь сегодня лимиты на продажу определяются объемами выданных страховщикам бланков чистых полисов ОСАГО. Это же документ строгой отчетности. Как это изменится?

– Изменения в закон об ОСАГО предусматривают, что РСА будет устанавливать порядок определения количества договоров для каждой компании исходя из ее финансовой устойчивости и платежеспособности. В электронной базе РСА не может быть больше номеров полисов, чем страховщикам ОСАГО разрешено продать. Таким образом, компаниям будут выдаваться так называемые «туннели» – ряды номеров полисов с такого-то по такой-то. Контроль будет еще жестче, ведь все изменения можно будет отследить в реальном времени.

– Накануне принятия последнего свода поправок в закон об ОСАГО депутаты поменяли название законопроекта. Почему?

– Страховые отношения достаточно многогранны и в связи с этим регулируются не только одним профильным законом. Основную задачу поправок в закон – совершенствование системы ОСАГО – можно было решить только комплексно, внеся изменения в целый ряд нормативных документов. Так, в перечень подлежащих изменениям законов вошел, например, КоАП. Теперь предусмотрены штрафы за отказ от продажи полисов ОСАГО. Норма перекликается с положением, согласно которому все филиалы страховщика должны продавать полисы ОСАГО.

Кроме того, изменения были внесены и в закон о страховом деле. Таким образом, у РСА появилась обязанность создать еще одну базу данных, помимо существующей АИС ОСАГО, – Бюро страховых историй водителей по каско и ДСАГО.

– Когда должно быть создано Бюро страховых историй?

– За полгода до запуска электронных полисов, то есть с 1 января 2015 года. Сроки очень сжатые, мы предполагаем, что проект будет внедряться поэтапно. На первом этапе в Бюро страховых историй будет накапливаться информация по договорам каско

и ДСАГО, как это было сделано в 2012 году по ОСАГО. Данные будет «привязаны» как к водителю, так и к автомобилю.

На втором этапе развития Бюро страховых историй в РСА данные будут не только накапливаться, но и анализироваться, сопоставляться. Это другой уровень работы системы, он потребуется специального программного обеспечения.

Основная задача бюро – борьба со страховым мошенничеством. По базе можно будет проверить, например, факты двойного страхования. Это позволит противодействовать попыткам получения повторных страховых выплат по одному событию. Кроме того, плохая страховая история не позволит водителям «перебегать» от одного страховщика к другому без последствий, выдавая себя за аккуратного водителя. Конечно, у страховщика остается право «закрыть глаза» на правду и страховать клиента по выгодным тарифам. Также и банку никто не запрещает выдавать кредит клиенту, который замечен в невозврате заемных средств, тем не менее система бюро кредитных историй успешно работает.

– Что еще нужно для обеспечения обращения электронного полиса и функционирования Бюро страховых историй?

– В первую очередь нужна нормативная база для обмена данными с госорганами – например, с ГИБДД для проверки данных о техосмотре, сведений об автомобиле и водительском удостоверении страхователя или с ФМС для проверки паспортных данных водителей (также закон предусматривает возможность проведения идентификации клиентов по СНИЛС). Необходимо специальное постановление правительства, которое позволит обеспечить такое информационное взаимодействие.

Самим страховщикам ОСАГО для того, чтобы начать электронные продажи полисов ОСАГО, также нужно будет доработать свои IT-системы.

– Есть мнение, что эти расходы окупятся. Страховщики сэкономят расходы на посредников при реализации полисов?

– Не думаю, что получится сэкономить. Допустим, при продаже бумажных полисов офис страховщика полноценно функционирует в рабочие часы 5 дней в неделю. Электронные продажи должны поддерживаться круглосуточно, безотказно и 7 дней в неделю. Систему потребуется защитить от взлома, обеспечить сохранность персональных данных, высокую «отказоустойчивость» базы и постоянную техподдержку. Все это очень дорого. Кроме того, это не единовременные затраты. Программное обеспечение нужно постоянно обновлять, оборудование также периодически требует замены. Сейчас точно понятно одно – расходы будут большими. Изменения в закон об ОСАГО в целом предусматривают достаточно значительный рост финансовой нагрузки на страховщиков.

– Кстати, снижение в законе допустимого в расчетах страховщиков ОСАГО уровня износа автомобиля с 80% до 50% также на пользу потребителям. Как к этому отнеслись страховщики ОСАГО?

– В Банк России направлены все наши расчеты по оценке тарифов и влияния законодательных нововведений на их величину. В первую очередь принимался в расчет новый лимит ответственности по имущественному вреду в ОСАГО в размере 400 тыс. рублей.

Изменение предельного уровня износа, который учитывается при определении размера страховой выплаты для ремонта автомобиля, безусловно, окажет серьезное влияние на размер страхового возмещения. Согласно тарифному исследованию, которое было проведено после принятия закона, утвержденное снижение с 80% до 50% потребует дополнительного повышения базового тарифа ОСАГО на 12,19%. Все расчеты есть в открытом доступе на сайте РСА.

– С октября вводится тарифный коридор в ОСАГО вместо фиксированных величин и коэффициентов к ним. Это может как-то смягчить ситуацию?

– Безусловно, тарифный коридор достаточной ширины позволил бы страховщикам самостоятельно регулировать ситуацию с учетом убыточности конкретных регионов. По нашим данным, около 30 субъектов РФ на сегодняшний день убыточны по ОСАГО. За счет тарифного коридора можно было бы в какой-то степени компенсировать недостаточность территориальных коэффициентов.

Кроме того, если сделать коридор узким, страховщики не получат возможность маневра, который помог бы им выстоять в критических обстоятельствах, при давлении различных негативных внешних факторов – например, изменения курса рубля. Выплаты в ОСАГО базируются на калькуляции ремонтных работ, стоимости лакокрасочных материалов и импортных запчастей. Последние установлены в рублях, но напрямую зависят от курсовых отношений национальной валюты РФ к ведущим мировым валютам. При возникновении серьезных колебаний рубля, его понижении можно ждать резкого увеличения выплат по ОСАГО из-за роста стоимости ремонта автотранспорта. Узкий тарифный коридор не позволяет эффективно гасить такие всплески убыточности.

– Какого разлета границ было бы достаточно?

– По нашим оценкам, не менее 50%. Самое главное – установить сбалансированную нижнюю границу, не допустить демпинга со стороны недобросовестных участников рынка. Верхняя граница в этом случае уже не играет особой роли. Во многих странах Европы ее, например, вообще нет. Но мы все понимаем, что на российском рынке это пока нереально.

– Если размах будет слишком широким, клиенты не пострадают?

– Большой запас вовсе не означает, что страховщики ОСАГО начнут «задирать» цены. Тарифный коридор все-таки включает ценовую конкуренцию. На рынке ОСАГО работает 100 компаний, и никто не согласится легко терять клиентов. Все зависит от конкретных обстоятельств. Конечно, в убыточных регионах, в которых значение территориального коэффициента объективно не соответствует реальной ситуации, работать по «нижней границе» страховщики не смогут.

– Тогда другой вопрос: как вы прокомментируете опыт ряда стран, при котором частичная либерализация привела к обратному процессу – к демпингу в страховании ответственности автовладельцев? Чего ждать России?

– Действительно, этот сценарий вполне возможен и в России, поэтому сразу

«отпустить» тарифы нельзя. Но постепенно нужно делать шаги в этом направлении – не попробуешь, не узнаешь. Сегодня можно только строить гипотезы. Модель тарифного коридора на страховом рынке действует у нас только в одном виде страхования – обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами. Практика реализации этого закона показывает: более 90% клиентов здесь застрахованы по ценам нижней границы коридора. Но, полагаю, в ОСАГО этого не произойдет. В ОСГОП тариф «молодой» и адекватный, закон действует недавно.

В ОСАГО возможности действующего 11 лет тарифа давно исчерпаны. Страховщикам его не хватает для нормального ведения бизнеса. Думаю, ведущие страховщики поведут себя разумно и «падать» в ценах на услуги по ОСАГО не станут. Хотя нельзя исключить того, что некоторые компании пойдут по пути демпинга. Но такое поведение в сложившейся ситуации, безусловно, должно в первую очередь привлекать внимание Банка России как регулятора. Если компания без оглядки наращивает обязательства, то, скорее всего, она ненадолго задержится на рынке, а отвечать перед ее клиентами придется в итоге РСА. Банкротство страховщика всегда достаточно болезненный момент для страхователей и потерпевших. Мы со своей стороны пытаемся минимизировать возможные последствия в ОСАГО, но в добровольных видах страхования, например, в каско, таких механизмов сейчас нет.

– РСА будет участвовать в следующем этапе тарифных исследований Банка России, который должен завершиться к апрелю следующего года?

– РСА ведет постоянную работу по анализу ситуации на рынке ОСАГО, в частности, ежегодно проводится исследование действующих тарифов на их соответствие складывающейся убыточности. Кроме того, мы готовим свои предложения по всем этапам пересмотра тарифной сетки. Речь идет в том числе и об исследовании влияния на страховые тарифы увеличения лимитов выплат по жизни и здоровью, которое вступает в силу с апреля 2015 года. Сейчас мы собираем со страховых компаний обновленные статистические данные по состоянию на 30 июня 2014 года, которые затем будем использовать для дальнейших необходимых исследований. По итогам сбора данных планируется проанализировать в том числе достаточность региональных и иных коэффициентов в ОСАГО.

– Коэффициенты для молодых и неопытных водителей также будут анализироваться?

– Исследования показывают, что его нужно увеличивать. Статистика, накопленная за 11 лет, подтверждает, что аварийность в этом сегменте была существенно недооценена при утверждении коэффициента. Также наши исследования показывают, что целесообразно предусмотреть в коэффициенте больше градаций по стажу и возрасту, сделать тарифную сетку по данному коэффициенту более детальной.

Кроме того, на рынке, к примеру, складывается острая ситуация со страхованием такси по ОСАГО. Расчеты РСА показывают, что убыточность по этому виду транспорта просто колоссальная, и как-то компенсировать это можно только в случае трехкратного увеличения тарифа для данного вида транспорта.

– РСА, согласно поправкам, должен вести учет бланков полисов в разрезе регионов. Позволит ли это обеспечить более-менее равный уровень продаж во всех регионах?

– Бланками полисов ОСАГО автостраховщики на сегодняшний день обеспечены, что называется, «с запасом» во всех регионах. Этот факт подтвердила проверка Банка России 17 ведущих страховщиков ОСАГО. С помощью введения учета бланков ОСАГО по территориям не получится достичь равномерности продаж в регионах. Вопрос в другом – если мы хотим вернуть желание компаний продавать полисы ОСАГО, необходимо чтобы тарифы наконец стали адекватными и привлекательными для бизнеса.

Источник: Финмаркет , 20.08.14