

Больше года депутаты Госдумы бьются над поправками к закону об ОСАГО ко второму чтению: социальная значимость законопроекта столкнулась с интересами бизнеса, превышающего 100 млрд руб. в год. Пока перевес на стороне автовладельцев: получение возмещения обещают упростить, сами выплаты повысить втрое, а тарифы поднять меньше чем на четверть.

В начале июня Госдума обещает принять поправки к закону об ОСАГО во втором чтении. Таким образом, споры о законопроекте, который был принят в первом чтении 19 апреля 2013 года, идут уже больше года. За это время мнением о том, какой должна быть «автогражданка», поделились уже все со всеми.

Недавний масштабный опрос ВЦИОМа показал, что 92% опрошенных «упростили бы процедуру выплат». 58% респондентов хотели бы оформлять полис ОСАГО через Интернет. За отмену учета амортизации при определении размера выплат высказались 75% опрошенных. 74% считают, что полис на водителя необходимо оформлять без привязки к автомобилю. Примерно половина поддержала увеличение максимальной суммы страхования. Итак, подавляющее большинство опрошенных хотят, чтобы «автогражданка» стала проще, удобнее и полезнее. Однако больше платить за идеальный полис готовы менее трети из них.

Тем не менее избежать подорожания ОСАГО не получится. Изменение тарифов – одно из ключевых положений документа, который рассматривается в Думе. Цена полиса вырастет на 18,9–23,6% – за такую индексацию выступает Банк России, ссылаясь на заключение актуариев международной консалтинговой компании Towers Watson. Минфин предлагал поднять стоимость полисов на 25%. Сами же страховщики уверены, что от убыточности их спасет рост цен минимум на 40%. А в идеале, по их мнению, нужно удвоить тарифы на полисы с уже существующим набором опций.

Именно противоречием между интересами граждан (получить больше за те же деньги) и страховщиков (оказывать те же услуги за большие деньги) объясняется трудная судьба законопроекта. Ведь он предлагает и увеличить цену, и расширить возможности, а значит, идет вразрез с желаниями как одной из самых многочисленных и социально активных групп населения – автомобилистов, так и влиятельного страхового лобби. По данным Российского союза автостраховщиков (РСА), в прошлом году совокупные сборы компаний выросли на 11,8%, а выплаты – на 26%. Правда, сборы составили 135,12 млрд руб. и превысили выплаты более чем на 40%.

Так что слухи о плачевном состоянии всего направления ОСАГО сильно преувеличены. «Сегодня 15 страховых компаний действительно работают с убыточностью (у страховщиков это разность между сборами и выплатами. – «Деньги») свыше 100%, – говорит депутат Госдумы, лидер движения автомобилистов «Свобода выбора» Вячеслав Лысаков. – Но основная часть, в том числе в Москве и центральных регионах, работает с убыточностью 55–70%. Максимальная убыточность законом определена в 77%. Поэтому не вижу страшной картины. Страховщики стараются повернуть закон в свою пользу, и это понятно. Было бы странно, если бы они действовали в интересах автовладельцев, с которых они собирают деньги».

Автостраховщики против автоюристов

Одной из причин повышения «убыточности» «автогражданки» стали проигрыши страховщиков в судах. За последние годы автовладельцы, несогласные с суммами выплат, которые им насчитали страховые компании, все чаще получают компенсацию через суд. В этом им помогают автоюристы, которые начали массово представлять интересы граждан.

Более того, автоюристы нередко выкупают у пострадавшего право требования к страховой компании и выступают в суде уже от его имени. Деятельность этих специалистов возмущает страховые компании, ведь автоюристы нередко добиваются максимальных выплат по страховке. «Автоюристы, пользуясь пробелами в законодательстве, получают сверхприбыли за счет клиентов, – говорит генеральный директор СГ «УралСиб» Сирма Готовац. – Как правило, за небольшую плату юристы-посредники предлагают клиентам переуступку прав требования в свою пользу. Получив в результате пару тысяч рублей, клиент даже не догадывается о десятках тысяч гонорара, заработанного посредником на его деле».

Как отмечает руководитель управления методологии обязательных видов страхования компании «АльфаСтрахование» Денис Макаров, если «проблема автоюристов» не будет решена до конца, рынок может схлопнуться и страховые компании будут покидать один регион за другим». «Если государству выгодно развивать отрасль автоюристов, то страховщикам должно хватать средств для растущих appetitов этой новой отрасли», – говорит он.

Председатель Центральной окружной коллегии адвокатов Евгений Руденко парирует: «Когда страховщики жалуются на сверхприбыли автоюристов, надо понимать, что эти «сверхприбыли» образуются из-за незаконных действий самих страховщиков, так как суды помимо страхового возмещения взыскивают со страховых компаний штрафы, неустойки за несоблюдение в добровольном порядке требований потребителя. Пусть страховые компании платят столько, сколько положено по закону, и никто не будет получать за их счет сверхприбыли. Кто наживается на людях, так это страховые компании, когда не платят то, что должны. Они хотели бы, как и раньше, дурить народ, но сейчас у них это не получается, потому что граждане стали более подкованными, знают свои права и массово обращаются к юристам, адвокатам».

В рамках борьбы с автоюристами страховщики лоббируют идею запретить возможность переуступки прав требования, а кроме того, хотят вывести ОСАГО из-под действия закона «О защите прав потребителей». Тогда со страховых компаний нельзя будет получить неустойки и штрафы, которые сейчас составляют заметную часть выплат юристам, и им, по мнению авторов поправок, будет невыгодно заниматься такими делами.

«Автогражданка» для автолюбителя

Нововведения, пугающие страховщиков, в самом деле существенно меняют ситуацию в пользу автовладельцев. Например, законом предусмотрено более чем трехкратное увеличение выплат за причинение вреда жизни и здоровью – со 160 тыс. до 500 тыс. руб. И в этом вопросе сделан, пожалуй, самый большой шаг вперед: теперь оплата будет осуществляться фиксированными суммами в зависимости от тяжести повреждений. Иными словами, каждая травма получит свою цену и будет рассчитываться по специальной таблице. При этом не потребуются подтверждение расходов на лечение.

Выплаты за причинение вреда имуществу также возрастают более чем втрое – с 120 тыс. до 400 тыс. рублей. «Повышение лимитов выплат действительно необходимо, – говорит Денис Макаров. – С 2003 года – момента начала работы ОСАГО – в стране значительно обновился и подорожал автопарк и, соответственно, стоимость ремонта транспортных средств. Это изменение происходило, разумеется, постепенно, но повышение лимитов назрело».

Правда, в этом вопросе все не так просто, как в случае с возмещением вреда здоровью,

поскольку единой методики расчета ущерба не существует. «К сожалению, сегодня отсутствует институт оценки ущерба, единый инструментарий так до сих пор и не выработан, – говорит Вячеслав Лысаков. – Два разных оценщика могут назвать две разные суммы ущерба. А когда споры решают в судах, после независимой экспертизы судья может вовсе получить третью сумму. Поэтому необходимы точные расчеты, в том числе актуарные, опирающиеся на объективные данные».

По словам руководителя Ассоциации по защите прав автострахователей Максима Ханжина, действующая сегодня методика нежизнеспособна. Новую должен был разработать Минтранс, но пока не сделал этого. «Большинство тех, кто сталкивается с проблемами ОСАГО, недовольны, – говорит эксперт. – За все время, что мы занимаемся этой общественной деятельностью, никаких радикальных предложений власти нет. Эффективный контроль отсутствует».

Решить проблему отчасти должен был закон о натуральной форме возмещения убытков: страхователь получает не деньги, а направление на ремонт автомобиля за счет страховой компании. Однако в этом случае споры вокруг оценки ущерба будут возникать уже у страховщиков с автосервисами.

Впрочем, страховые компании, чтобы уменьшить затраты на натуральное возмещение, уже начали лоббировать изменения, согласно которым такой ремонт будет производиться не у официального дилера и без обязательной установки оригинальных деталей. «РСА предлагает убрать понятие «оригинальные детали», а также считать износ на машине от неоригинальных деталей, – рассказывает Максим Ханжин. – Как потребителя, меня это возмущает. Получается, что выплата даже по трехлетней дорогой машине будет считаться по китайской детали, плюс оттуда будут вычитать износ. Это просто абсурд, однако экспертный совет не признает институт официальных дилеров и считает, что оригинал от неоригинала ничем не отличается. Такая альтернатива, как натуральная форма возмещения, должна быть, но цены сервисов от страховых компаний вряд ли позволят отремонтировать машину качественно».

Законопроект вводит и прямое возмещение убытков. Это значит, что за выплатами пострадавший будет обращаться только в свою страховую компанию. Предполагается, что страховщик выплатит клиенту необходимую сумму, а затем взыщет ее со страховщика виновника аварии. Прямое возмещение убытков действует и сейчас, но в добровольном порядке. Как правило, в случае ДТП автовладелец идет за выплатами в страховую компанию виновника аварии. По мнению Максима Ханжина, введение обязательного прямого возмещения убытков повысит уровень сервиса страховых

компаний. «Прямое возмещение убытков (ПВУ) доказывает свою эффективность уже сегодня, – подтверждает Денис Макаров. – Доля жалоб по ПВУ более чем в два раза меньше, чем по традиционному способу урегулирования убытков в ОСАГО».

Однако и этот способ несовершенен. По словам Евгения Руденко, страхователю невыгодно обращаться в свою компанию. Страховщик выступает всего лишь посредником между потерпевшим и страховой компанией виновника, к тому же есть риск, что страховщик виновника не вернет данную сумму под предлогом завышения выплаты. В результате, чтобы минимизировать этот риск, компания клиента всячески занижает сумму выплаты.

Источник: [Коммерсантъ Деньги](#), № 20, 26.05.14

Автор: Аликина Е.