



ЕВГЕНИЙ ПЛАВЕНКО

РЕФОРМА ДОЛЖНА СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ОСАГО ДЛЯ АККУРАТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ И ПОВЫСИТЬ ДЛЯ ЛИХАЧЕЙ

АВТОГРАЖДАНКА УХОДИТ В КОММЕРЦИЮ

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ РЫНКА ОСАГО ДЕЛАЕТ ЕГО ВСЕ БОЛЬШЕ ПОХОЖИМ НА КОММЕРЧЕСКИЙ, А НЕ СОЦИАЛЬНЫЙ ВИД СТРАХОВАНИЯ, КАК БЫЛО ИЗНАЧАЛЬНО ЗАПЛАНИРОВАНО. СТОРОННИКИ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ СЧИТАЮТ, ЧТО МНОЖЕСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОПЦИЙ ПОВЫСИТ УДОБСТВО ЭТОГО ПРОДУКТА, ТОГДА КАК ПРОТИВНИКИ ГОВОРЯТ, ЧТО ИЗМЕНЕНИЯ ДЕЛАЮТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПРИБЫЛИ. НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫМИ РЕФОРМАМИ ДЛЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ СТАНУТ РАСШИРЕНИЕ ТАРИФНОГО КОРИДОРА И ПОВЫШЕНИЕ ВЫПЛАТ ПО «ЖЕЛЕЗУ».

ГЕОРГИЙ КАРЧИК

Сегмент ОСАГО, как сетуют страховщики, в течение долгого времени испытывал серьезные системные проблемы, которые приносили страховщикам убытки. И вот теперь взят курс на его либерализацию, который подразумевает поэтапный переход к рыночным условиям и индивидуальному тарифу для каждого водителя. «Идея данной реформы должна позволить установить справедливые условия для российских автолюбителей и исправить текущую ситуацию, при которой до 80% добросовестных страхователей платят за 20% аварийных», — говорит директор филиала «Ингосстраха» в Петербурге Владимир Храбрый.

Среди множества нововведений основную роль играет тарифный коридор. Уже текущей осенью планируется расширение этого коридора по ОСАГО на 20% ниже и выше существующего базового тарифа. Через год планируется расширение тарифного коридора до 30%, через два года — до 40%. «Когда компании получат возможность предлагать индивидуальные тарифы, в зависимости от оценки реального риска ДТП, появится возможность существенно снизить стоимость ОСАГО для аккуратных водителей, а лихачам — повысить», — отмечает управляющий директор департамента страхования автотранспортных средств группы «Ренессанс-страхование» Сергей Демидов. — Либерализация позволит снизить стоимость полиса для большинства водителей, так как 90% водят безаварийно в течение года».

Скорректировать индивидуальный тариф помогут современные информационные технологии, а именно — фиксация телематикой манеры вождения, считает господин Демидов. На стоимость повлияют наличие резких маневров, общее время за рулем, превышение скоростного режима — все это успешно применяется в каско.

Пока безаварийные водители получают незначительную пятипроцентную скидку, в рамках системы «бонус малус» (учитывает аварийность водителя). «Расширение тарифного коридора — шаг в нужном направлении, это все-таки движение в сторону либерализации тарифов, стимулирование конкуренции. Но мы ждем тех решений, которые дадут нам возможность предлагать клиентам по ОСАГО индивидуальные и справедливые тарифы, рассчитанные по тем же принципам, что

тарифы в каско, но, разумеется, более дешевые», — считает заместитель гендиректора СК «РЕСО-гарантия» Игорь Иванов.

НАТУРАЛЬНЫЙ ОБМЕН Среди важных изменений страховщики отмечают прошлогоднее введение приоритета натуральной формы возмещения (ремонта над денежной выплатой). В результате этого снизилась убыточность по проблемным регионам и уменьшилось мошенничество. Новшество осложнило бизнес автоюристов, специализирующихся на взыскании ущерба со страховых компаний через суд. По данным одного из страховщиков, крупная юридическая структура как раз готовилась выйти в Петербург, чтобы «захватить» этот рынок, но реформа спутала ее планы. Деятельность подобных компаний, которые в основном сосредоточены на юге России, в последнее время является причиной роста убытков страховщиков.

Снизил уровень мошенничества и другая реформа — отсрочка начала действия электронного полиса ОСАГО на три дня после оформления. «Это очень важное нововведение, которое предотвратило случаи мошенничества с оформлением электронного ОСАГО сразу после ДТП, „задним числом“», — считает господин Демидов.

Кроме того, у автоюристов может отнять работу финансовый омбудсмен, который будет заниматься спорами в секторе ОСАГО с 1 июня 2019 года. Его будут привлекать при несогласии автовладельцев с вердиктами страховых компаний по выплатам в результате ДТП. «По закону такие споры омбудсмен должен разрешать быстро — за 15–25 дней», — говорит генеральный директор Юридического бюро № 1 Юлия Комбарова. — Решения уполномоченного будут прогнозируемы и прозрачны, сформируется единообразная практика. Тогда как сейчас суды выносят различные решения по одинаковым случаям. И, что интересно, все в рамках действующего законодательства».

Основной недостаток натурального возмещения — запрет ставить на машины старые детали, считают страховщики. «В некоторых регионах России, например, на Дальнем Востоке, в некоторых регионах Северо-Западного региона и Сибири, велика доля старых и праворульных автомобилей, которые практически невозможно чинить новыми запчастями. В нашем филиале более 50% заявленных

убытков приходится на натуральное возмещение», — отмечает господин Храбрый.

«Запрет ставить на машины бывшие в употреблении детали при ремонте перечеркнули правильную реформу, которая могла сделать ремонт приоритетной формой получения возмещения по ОСАГО. Вся Западная и Центральная Европа ремонтирует машины по ОСАГО с использованием бамперов, дверей, крыльев и прочих деталей, которые можно снять с поврежденных и проданных на разборку машин. Потому что это экономически целесообразно и технически безопасно, так как все детали без повреждений и дефектов эксплуатации. Подчас они новее той машины, на которую их ставят», — уверен Игорь Иванов.

ЗАПРЕДЕЛЬНАЯ УБЫТОЧНОСТЬ Среди других новшеств — расширение лимитов по европротоколу и последующее увеличение его применения. Это снижает издержки страховщиков и способствует улучшению ситуации на дорогах. Полис ОСАГО можно будет купить на три года, это нововведение, вероятно, пролоббировано банковскими страховщиками, так как такие продукты будут востребованы при продаже кредитных машин, предполагают эксперты.

Особняком стоит реформа по расширению лимита выплат: соответствующий законопроект может быть рассмотрен в текущем году в Госдуме. Для ответственного страхователя это очень важно, так как текущий лимит в 500 тыс. рублей за вред здоровью или жизни потерпевших не защищает от серьезной аварии. При этом полисов ДАГО (расширенной автогражданки) в открытой продаже нет. Ожидается, что произойдет повышение лимитов «по жизни» до 2 млн рублей — это средний размер цены человеческой жизни при других видах обязательного страхования (пассажирские перевозчики, опасные предприятия). Также должны увеличиться лимиты по возмещению вреда имуществу: страхователь сможет выбрать расширение до 1 или 2 млн рублей.

«ДАГО стало экзотикой в силу высокого проникновения мошенничества: зачастую данный вид страхования оформляли люди, которые хотели получить необоснованное обогащение и „заработать“ на страховщике», — говорит господин Храбрый. — Полисы ДАГО сохранились в сегменте корпоративного страхования — для западных компаний с крупным автопарком

оформление такого полиса является частью корпоративной политики».

По статистике, за четыре года этот рынок в Петербурге упал в объемах в полтора раза: с 271 млн за первое полугодие 2014 года до 203 млн рублей этом году (по России сократились с 2 до 1,4 млрд рублей, при этом выплаты составили 1,32 млрд рублей). В «Ренессанс-страховании» считают, что это запредельная убыточность для добровольного страхования.

В связи с этим страховщики вряд ли будут предлагать полисы с повышенным лимитом выплаты массовым клиентам. Кросс-продажи по ОСАГО идут в сторону навязывания дополнительных видов страхования по ОСАГО, особенно для «невыгодных» клиентов, говорят эксперты.

НЕОЧЕВИДНАЯ ОБОСНОВАННОСТЬ Несмотря на вышеперечисленные шаги, эксперты к ним относятся несколько скептически. «В целом это, к сожалению, полумеры, которые не решают ни проблем автовладельцев, ни страхового рынка. Отдельные шаги не дадут заметного эффекта, проблему надо решать системно, комплексно, нужна качественная профессиональная экспертиза предлагаемых и принимаемых решений», — считает господин Иванов.

«Основная масса реформ ОСАГО носит сомнительный характер псевдообоснованных предложений, которые с большим трудом ложатся в понятие „страхование“. Необходим четкий анализ происходящего на рынке ОСАГО, но нет информации, нет статистики по страховым сегментам. Есть только сборы и выплаты компаний, фактически это показывает среднюю температуру по больнице», — категоричен президент Национального союза страховых агентов Александр Тутинас.

Господин Тутинас полагает, что высокая цена ОСАГО, а также сложности с покупкой полиса у определенных категорий водителей привели к тому, что петербуржцы стали избегать «автогражданки». Агенты не заинтересованы в продаже полисов «неудобным» автовладельцам, так как им обнуляют комиссию или даже штрафуют их. «В результате до 30% автовладельцев в Петербурге не покупает ОСАГО или покупает подделки», — считает он. — Спасит ситуацию могло бы усиление госрегулирования, например, по аналогии с Белорусским бюро по транспортному страхованию». ■