



*Российский союз автостраховщиков (РСА) уже десятилетие уравнивает интересы участников рынка ОСАГО и защищает клиентов обанкротившихся страховщиков. Все это время союз оттачивал методологию в этом виде страхования. С 2013 года в полную силу начала наконец работать информационная база РСА. По мнению президента союза Павла Бунина, это знаковое событие открывает новую эпоху на рынке ОСАГО, когда главенствующая роль отдается стандартам, нормативам и статистике.*

– Павел Борисович, Госдума приняла в первом чтении обширный перечень поправок к закону об ОСАГО. Между первым и вторым чтениями, на этапе подготовки поправок начнется второй тур дискуссий. Самая острая из тем – о судьбе тарифов в ОСАГО. Вопрос стоит об их уровне, о введении тарифного коридора. Как полагаете, готов рынок к таким изменениям в ценообразовании?

– Будет готов, когда состав игроков окажется однородным. В противном случае благое дело конкуренции может быть испорчено злоупотреблениями недобросовестных игроков, ничем не ограниченных. Они могут демпинговать, выплачивать посредникам повышенные комиссии, не задумываясь об издержках, поскольку платить по обязательствам не собираются, им не из чего это делать.

Именно таких «активных» игроков серьезные и сдержанные страховщики ОСАГО вынуждены будут пропустить вперед. Наказанными в результате окажутся клиенты – как раз те, кого законодатель и РСА стремятся защитить. Поэтому идея поэтапной либерализации тарифов в ОСАГО – вещь полезная, но ее воплощение лучше отсрочить.

– Как вы воспринимаете упрек в том, что страховщики ОСАГО не сумели донести необходимость повышения тарифов при резком законодательном увеличении лимитов в ОСАГО?

– Как издевку... Аргумент о несоответствии сборов и выплат в ОСАГО мы слышим все 10 лет существования этого вида страхования и столько же говорим о непрофессиональном подходе тех, кто сравнивает сборы на срезе какой-то даты с выплатами, которые экстраполированы почти на год вперед.

Стойкости базового тарифа в ОСАГО можно только удивляться. Он сохраняется без изменения 10 лет, держит на себе систему обязательных выплат по автопарку, насчитывающему около 50 млн транспортных средств. Общероссийский портфель договоров ОСАГО объединяет более 40 млн российских водителей.

За тот же период пенсии в Российской Федерации выросли в 3 раза, зарплаты бюджетникам – примерно в 5 раз, оплата электроэнергии в домах, где используется еще и газоснабжение, выросла в 3,6 раза, оплата жилья в государственном и муниципальных фондах – в 5,3 раза. Средняя цена железнодорожного билета в купейном вагоне за те же 10 лет увеличилась в 3,4 раза, авиабилета экономкласса – на 80%. Стоимость литра бензина выросла в 2,7 раза, стоимость нормочаса на станции техобслуживания – в 2,4 раза за тот же период.

И, заметьте, ни у кого не возникает вопросов о правильности ценового роста в этих отраслях экономики. Только перспективы корректировки цен на расширенные полисы ОСАГО «волшебным» образом волнуют общество. Иногда мне кажется, что таким образом применяется какой-то отвлекающий маневр, чтобы общество не задумывалось о других, более значимых проблемах.

Могу добавить, что математическая аргументация РСА в виде многостраничного актуарного исследования представлялась неоднократно всем заинтересованным сторонам. Это математика. Представители РСА готовы свою позицию отстаивать, если для этого будут предоставлены время и место. Мы готовы терпеливо давать разъяснения и третий, и пятый, и десятый раз. Кто хочет, тот услышит.

– Оппоненты говорят, что они отстаивают интересы автолюбителей...

– Это РСА отстаивает интересы водителей. Это становится понятно, если избежать предвзятости. Благодаря появлению ОСАГО исчезли конфликты на дорогах, ушла опасность для водителей пострадать «в разборках» уже после ДТП.

Россия успешно вступила в систему «Зеленая карта», в стране введен Европротокол, теперь речь идет об увеличении страховых сумм в обязательном страховании ответственности автовладельцев, о введении таблиц выплат раненым в ДТП, что существенно упростит процесс получения возмещения и повысит его размер. РСА давно поднимал вопрос об адекватности уровня выплат в обязательном страховании ответственности автовладельцев. Концепция развития рынка страхования предусматривает в долгосрочной перспективе унификацию «стоимости» человеческой жизни в обязательных видах страхования. Мы движемся в этом русле.

В то же время по-прежнему на страховом рынке остается актуальной проблема мошенничества – в целом в России довольно старый автопарк, поэтому соблазн улучшить старый автомобиль за счет страховщика велик, РСА готовит целый комплекс мер по борьбе с мошенничеством, среди которых – проработка возможности использования современных технических средств для определения обстоятельств ДТП. Риски мошенничества могут проявиться и при получении выплат за вред жизни и здоровью по новой системе, поскольку по таблице выплат средства перечисляются за сам факт травмы, а не по результатам предоставления подтвержденных расходов на лечение. И, заметьте, все эти риски никак не учтены в тарифе, что в конечном счете негативно сказывается на добросовестных автовладельцах.

Мы в 21-м веке, и это кое-что значит: хотите получить доказательства с математической точностью – сделайте выгрузку данных из базы. РСА считает технологическим прорывом формирование базы данных федерального масштаба.

– Давно этого ждали. Устали верить, что проект наконец реализуется...

– Когда речь идет об автоматизации не одной, но сотни компаний, о совмещении их информационных систем, где каждая строилась под свой стандарт, сложность задачи кратно возрастает. АИС ОСАГО, согласно двум постановлениям правительства за 2008 и 2009 годы, должна была бы создаваться Минкомсвязи РФ за счет средств бюджета.

Однако начала полноценно работать, когда задачу поручили РСА, и союз ее выполнил. С этого года в базу загружены текущие договоры и убытки ОСАГО, а также полисы за два предшествующих года. 100% объема работ по загрузке выполнено.

База РСА обеспечивает целый ряд технологических возможностей. Мы сможем делать выборки и анализировать данные в различных разрезах, наши аргументы все точнее будут подтверждены математикой. РСА в будущем не потребуется собирать отчетность со страховщиков ОСАГО, она в перспективе будет формироваться союзом из собственной базы.

Соответственно, ввести в заблуждение союз окажется невозможно, рынок станет прозрачным. Мы уже отказываемся от ряда выездных проверок, поскольку картина становится ясной после получения данных из системы.

Нам еще требуются технические корректировки действующей базы РСА. Главный риск – человеческий фактор, сотрудник вносит данные договоры в базу и может ошибиться. Сейчас мы бьемся над тем, чтобы нивелировать такой риск.

Решить задачу будет легче, если появится возможность сопоставления данных из двух баз – РСА и ГИБДД.

– Вы рассчитываете получить доступ к базе ГИБДД?

– Ни в коем случае. Речь не ведется о доступе к базе государственного ведомства. Мы хотели бы иметь возможность обращаться с запросами к системе по принципу «Да» или «Нет», чтобы понимать, корректные ли введены данные, действительно ли существует такой автомобиль. Впоследствии по такому же принципу понадобится проверять

информацию в Федеральной миграционной службе по паспортам граждан. Ведомства по закону об ОСАГО также имеют право получать данные из информсистемы РСА.

За 10 лет работы рынка РСА научился отчетливо видеть фактическую ситуацию в компании, отслеживать ее финансовую устойчивость. Поэтому мы ставим вопрос о законодательном праве вводить ограничение на работу страховых компаний на рынке ОСАГО. До сих пор есть компании, у которых загружено в информсистему «0» договоров и «0» убытков. Что, разве в этой компании дела хороши?

– А что такие страховщики отвечают на ваши запросы? Сколько компаний под подозрением?

– Да что угодно отвечают: дескать, как раз в тот момент переходили с одной системы на другую, у них бухгалтер беременна, уволился специалист по IT, все в том же роде. Система автоматически выявила 14 компаний, у которых текущие данные загружены, например, за январь менее чем на 20%.

– Что ждет нарушителей правил заполнения базы? Штрафы?

– Подчеркну, что для нас собрать штрафы – это не самоцель. Важно добиться корректной работы системы, чистоты и полноты данных. Естественно, дисциплинарные меры приниматься будут к нарушителям. Кроме того, планируется расширить перечень составов нарушений, за которые применяются штрафы. Так что за небрежное обращение с базой страховщикам придется отвечать рублем.

Мы планируем выставить штрафы пока небольшие – просто чтобы дать сигнал рынку. Это будет линейка мер, развернутая во времени.

В перспективе будет создана система, которая на нарушения реагирует автоматически. Падает флажок – возникает угроза применения санкции. Список санкций утверждался коллегиально.

РСА создает стандарты. Ничего личного. Так, стандарты определяют порядок обеспечения бланками полисов участников рынка в зависимости от занесения участника в ту или иную категорию финансовой устойчивости. Мы разработали порядок, он себя оправдал на практике.

– Наверное, не всем участникам рынка ОСАГО нравится такая автоматическая справедливость?

– РСА не должен нравиться, союз должен работать и решать общие задачи.

– Скажите, а в законопроекте, прошедшем первое чтение, есть идеи, поддержанные РСА?

– Их много. Сразу уточню: каждая идея, увеличивающая ответственность страховщиков ОСАГО и нагрузку на компании, требует математических исследований, а не экспериментов на живом рынке. Почему-то никому не приходит в голову принуждать строителей надстраивать на фундаменте, рассчитанном на нагрузку двухэтажного дома, еще 10 этажей. Конструкция на эксперимент не рассчитана, «колосс на глиняных ногах» опасен для строителей, жителей и третьих лиц. На языке страховщиков это называется «кумуляция рисков».

Нас тревожат не столько отдельные предложения по росту количества нагрузок на систему без просчета последствий, но и их непрерывное добавление. Таким образом, страховой случай может наступить для самих страховщиков ОСАГО. Если упадет рынок, разве порадуются клиенты?

– Кому на пользу безальтернативное прямое возмещение убытков, поддержанное союзом?

– После принятия этой поправки водитель всегда за выплатой по ОСАГО будет

обращаться к своему страховщику. Такой порядок снизит уровень конфликтности и создаст удобства страхователям, показав однозначность поведения при наступлении страхового события.

– При обсуждении нынешнего состояния рынка ОСАГО участники дискуссии в Госдуме называли его несбалансированным. У вас есть план действий по снижению конфликтности в секторе? По каким направлениям возможна борьба РСА за нормализацию положения на рынке ОСАГО?

– Мы не только имеем такой план, но и выполняем его. РСА, повторюсь, считает технологическим прорывом формирование базы данных федерального масштаба.

Следующее направление совершенствования – применение общенациональной методики в оценке имущественного ущерба на транспорте. Из-за отсутствия такой методики по одному ремонту в суде могут встречаться экспертизы, где цена ремонта отличается в разы. Таким образом, слушания в судах превращаются в битву экспертиз. «Ценовой арбитраж» обогащает целую армию юристов-посредников, часть выплат проходит в их адрес, минуя страхователя.

Вообще надо убирать почву для возникновения двусмысленных ситуаций, для различных трактовок и лазеек. Тогда проще будет жить и страхователю, и страховщику ОСАГО.

РСА настаивает на обязательном претензионном порядке. Ведь зачастую страховщики о страховом случае узнают из решения суда. Это ненормально. Страхователь по закону должен обратиться в страховую компанию и как-то с ней повзаимодействовать прежде, чем обратиться в суд.

– Предлагаю вернуться к методике оценки ущерба. Насколько я помню, союз в свое время над этой методикой работал, был также создан реестр экспертов-техников союза...

– Действительно, союз разработал методику оценки восстановительного ремонта.

Вопрос о том, насколько она хороша, – праздный. Для российских судов ее существование не аргумент, методика не имеет официального статуса. Официальная же методика по закону об ОСАГО должна быть разработана госведомством. Документ, согласно правительственному постановлению, должен был разработать Минтранс РФ. Но работа эта не завершена до сих пор.

В этой ситуации РСА готов взять на себя задачу организации и проведения тендера по выбору независимого подрядчика для разработки необходимых справочников по оценке восстановительного ремонта на автотранспорте.

Это, между прочим, очень серьезное дело, к такой работе в качестве экспертов должны привлекаться и автопроизводители, и организации, специализирующиеся на проведении авторемонта, торговые предприятия, поставляющие запчасти по всей территории России – от Москвы до Петропавловска-Камчатского.

Более того, составленные справочники предстоит в текущем режиме поддерживать в актуальном состоянии. Только эта работа может убрать проблему споров о несообразной разнице в ценах на восстановительный ремонт. Она не решается «за вечерок», но требует кропотливой, скрупулезной работы. РСА готов этой темой заниматься. Если будет принято волевое решение о доработке и утверждении методики, сразу «срежется» 70–80% споров в ОСАГО, а в дальнейшем – 90–95%. Разгрузятся суды, успокоятся люди.

– Вы не находите, что практика урезания выплат вредит имиджу автостраховщиков?

– Вредит, но это единственный параметр, на который они могут повлиять в настоящее время в условиях возрастающей убыточности.

– Допустим, представьте, тарифы все-таки поднимутся, а практика урезания не уйдет, количество споров не уменьшится?

– Уйдет. РСА, по существу, сможет выполнять роль института досудебного

урегулирования споров. Собственно, РСА и сегодня такую деятельность осуществляет, союзу приходится рассматривать до 10 тыс. жалоб граждан ежегодно. Если количество споров на порядок уменьшится, останется 1 тыс. жалоб – ничтожная цифра с учетом 40 млн водителей в РФ.

– А если страховщики ОСАГО не захотят прислушаться к РСА? Не хочу платить – и не буду, вы не имеете права принуждать, есть гражданский суд...

– У нас есть способы убедить страховые компании соблюдать права клиентов и работать в правовом поле. В РСА с 2010 года действует третейский суд, этот механизм уже отработан, он реализуется на практике.

– Можно считать, что вопрос о техосмотре полностью решен, с точки зрения РСА?

– Нам предстоит перерегистрация участников рынка, которые ранее действовали при поддержке ГИБДД и при смене порядка получили автоматическую аккредитацию РСА.

Конечно, такой резкий переход на новую систему не может пройти абсолютно гладко. К примеру, по сегодняшним правилам ТО у трамвая должно быть предусмотрено запасное колесо. В то же время уже подготовлен комплекс поправок, учитывающий предложения РСА по совершенствованию механизма ТО.

– Насколько я понимаю, достаточно активно обсуждается сегодня идея использования на транспорте возможностей системы «ГЛОНАСС». Что она даст автостраховщикам и водителям?

– Искомую однозначность даст. Станет очевидным, кто виновник ДТП, имело ли место мошенничество – эти данные важны как страховщику, так и страхователю. Основания для многих споров и подозрений уходят. Крайне важным преимуществом действующей системы экстренного реагирования «ГЛОНАСС» оказывается возможность использования водителем тревожной кнопки или автоматической подачи тревожного сигнала при серьезной аварии. Вовремя поданный сигнал SOS известит о существенном

ДТП и дорожную полицию, и МЧС, а главное – службу скорой помощи. Экстренность прибытия врачей спасает человеческие жизни. А ведь это самое главное, не так ли?

Источник: [Финмаркет](#) , 17.05.13