



*В системе обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) необходимо двигаться в сторону либерализации, при которой в первую очередь важно защитить именно автовладельца, считает заместитель министра финансов Алексей Моисеев. Накануне Московского финансового форума, который организует Минфин, в интервью РИА Новости Моисеев рассказал о том, какие инициативы по ОСАГО планируется обсудить в рамках форума, могут ли предложенные министерством изменения быть приняты уже в этом году и когда в РФ ожидается либерализация всех видов обязательного страхования.*

— Алексей Владимирович, 8 сентября ведущие российские экономисты, эксперты, а также представители власти соберутся на Московском финансовом форуме, который организует Минфин. Какие темы выносятся на обсуждение? Что в Минфине сейчас считают наиболее актуальным?

— Поскольку Московский финансовый форум организован по инициативе Минфина России, центральная часть обсуждения будет посвящена теме развития экономики и бюджетной системы в новых условиях. За последнее время был принят ряд законов, связанных с новым бюджетным правилом. Эта тема как раз и будет в центре внимания на форуме.

Что касается моего блока работы, то мы выносим на обсуждение очередные инициативы по ОСАГО (в прошлом году был индивидуальный пенсионный капитал). Также будем говорить о том, что мы хотим распространить удачный опыт внедрения систем Track&Trace на изделия из драгметаллов, чтобы в первую очередь обеспечить защиту прав потребителей. Когда люди покупают ювелирное изделие, они должны быть уверены в том, что клеймо, которое на нем висит, не поддельное.

— Какие инициативы по ОСАГО вы планируете обсудить?

— Мы в нашей концепции говорим о том, что гражданин должен иметь страховой полис, к которому есть установленные требования. Если требования соблюдены, то формат полиса (сколько он будет стоить, как он выглядит и т.д.) — это уже вопрос рыночных отношений. Собственно, мы поэтапно к этому движемся. Во-первых, уже введен в действие электронный полис. Во-вторых, до начала либерализации тарифов введено право гражданина в течение так называемого "периода охлаждения" вернуть полис с возвратом денег без всяких материальных вычетов, если выяснилось, что страховая компания навязала ему какие-либо дополнительные услуги. При либерализации ОСАГО мы в первую очередь должны защитить гражданина.

— А что вы конкретно предлагаете поменять в ОСАГО в рамках либерализации?

— Достаточно революционное, на наш взгляд, предложение связано с тарификацией. Первый этап либерализации был реализован несколько лет назад, когда были введены

конкретные ставки стоимости полиса ОСАГО, введен так называемый "коридор". Следующий шаг — либерализация коэффициентов. Предлагаем в первую очередь ликвидировать региональный коэффициент. Сколько в Москве ездит людей с номерами 33, 40, 69 регионов? Они фактически имеют постоянную регистрацию в другом регионе, но живут и работают в Москве. То же самое относится к Санкт-Петербургу и другим крупным городам. Поэтому говорить о том, что есть какая-то привязка автомобиля к месту регистрации, совершенно неправильно.

Предлагаем также убрать коэффициент мощности. Раньше считалось, что более мощные автомобили эксплуатируются наиболее агрессивно, чаще попадают в аварии. Статистика МВД этого не подтверждает, она показывает, что связи между мощностью и аварийностью нет. Вероятно, когда разрабатывался действующий закон об ОСАГО, коэффициенты были основаны на неких теоретических заключениях о том, от чего зависит стоимость полиса. Годы его использования и переход на масштабную машинную обработку данных привели к тому, что накопленная статистика не подтверждает того факта, что аварийность зависит от мощности. Мощные автомобили обычно оборудованы более надежными тормозами и прочими современными системами. У вас может быть автомобиль с мощностью 500 лошадиных сил, который при этом оборудован, например, двойными дисковыми тормозами, а может быть старый автомобиль 75 года выпуска, который имеет мощность 50 лошадиных сил, но при этом тормоза у него последний раз нормально работали 30 лет назад.

— Появятся ли взамен какие-то новые коэффициенты, влияющие на стоимость полисов ОСАГО?

— Мы хотим дать возможность страховым компаниям самостоятельно вводить дополнительные коэффициенты, связанные с манерой вождения. Страховые компании могут составлять некий профиль вождения. Человек, например, часто превышает скорость, часто ездит по обочине и так далее, в связи с этим имеет смысл ввести ему повышенный коэффициент. Мы сейчас работаем над тем, чтобы страховщики имели доступ к информации о манере вождения.

По большому счету, уже сейчас при расчете коэффициента "бонус-малус" происходит взаимодействие между МВД, страховыми компаниями и Российским союзом автостраховщиков. И даже когда мы говорим про европротокол, который оформляется без выезда сотрудника ДПС, страховая компания имеет возможность обратиться в органы ГИБДД за уточнением деталей аварии. Такое взаимодействие в целом налажено очень хорошо. Поэтому мы считаем, что при расчете КБМ должна учитываться в том числе статистика о манере вождения человека. Когда вводили ОСАГО, не было вообще никакой статистики. Накопленные с годами данные, в особенности статистика в электронном формате, дают нам возможность агрегировать и собирать информацию о манере вождения по разным субъектам России.

Big data — великая вещь. Big data именно по конкретному автомобилю, а не водителю.

Big data — это возможность агрегировать и анализировать машинными методами большое количество различных данных. По сути, весь этот километрический анализ, который применяется к большим объемам собираемых данных, дает возможность выстраивать тарификацию. Теоретически здесь можно привязать любые, даже медицинские, показатели. Но мы даже подступаться к этому не хотим. В чем есть необходимость, так это в данных как эксплуатируется автомобиль. На мой взгляд, мы сейчас готовы использовать этот показатель. Эксплуатируется ли он с нарушениями

ПДД или нет, какие нарушения — эпизодические, массовые или постоянные. Вот от этого и будет зависеть тариф ОСАГО.

— ОСАГО страхует ответственность водителя с привязкой к конкретному автомобилю, сейчас мощность транспортного средства является показателем, который влияет на стоимость полиса. Почему было сделано именно так? Чем обосновывается такая норма? Если отказаться от этого коэффициента, оставлять только безаварийную езду, может ли быть полис ОСАГО "отвязан" от автомобиля и "привязан" к конкретному человеку?

— Некоторое время назад эта идея обсуждалась, но мы отказались от мысли перейти на продажу полисов ОСАГО с привязкой к водителю, потому что человек может иметь разные истории в зависимости от того, на каком автомобиле он ездит. Говорят, что у нас нарушает не автомобиль, а человек. Не согласен. Нарушает автомобиль, потому что фиксируется у нас автомобиль, который, например, превысил скорость, заехал на обочину или проехал на красный свет. Очевидно, что мы не можем доказать, был ли за рулем владелец или какой-то другой человек, который допущен к управлению автомобилем. Есть даже такое понятие, как полис без ограничения, и многие им пользуются. Ничего плохого в этом нет, но владелец должен понимать, что автомобиль — это предмет повышенной опасности и в обязанности владельца автомобиля входит не допустить к управлению граждан без водительского удостоверения, пьяных, детей и так далее. Когда гражданин покупает полис без ограничения и дает широкому кругу людей на нем ездить, то он должен осознавать все риски. Это непосредственно его ответственность. Здесь, я считаю, все справедливо и должен быть "наказан" автомобиль. Ну а человек будет в следующий раз думать, кому его доверять или не доверять. Речь о том, чтобы отвязать ответственность от автомобиля и привязать ее к водителю сейчас не идет.

Кроме того, если мы говорим о юридических лицах, которые обладают парком автомобилей — их водители в рамках одного юридического лица сегодня работают на одной базе, завтра на другой. Привязывать машину к водителям не слишком удобно. И наконец, один и тот же водитель может управлять разными автомобилями с разными степенями опасности. Например, если сравнивать современный автомобиль и раритетный, очевидно, что степень их опасности по скоростным меркам разная.

— Будет ли на выходе полное освобождение тарифов или же какие-то ограничения останутся? И какие функции останутся у ЦБ в части регулирования?

— Коридор, который регулирует ЦБ, безусловно, останется. Просто внутри этого коридора компании смогут варьировать стоимость полиса по тарифам.

— Оправданы ли опасения автовладельцев в том, что либерализация тарифов ОСАГО приведет к росту цен на полисы?

— Очевидно, что для агрессивных водителей, которые были несколько раз пойманы пьяными за рулем, цены могут вырасти. Но для аккуратных и дисциплинированных водителей, я уверен, цены снизятся. В данной ситуации мы делаем тариф менее солидарным и более персонифицированным. Мы постоянно говорим о том, что нужно снижать тарифы, например, для пожилых людей. Пожилые люди, как правило, ездят аккуратно, пьяными за руль не садятся — вот они и получают снижение тарифа. Точно так же как граждане опасаются, что при либерализации тарифы вырастут, страховые компании опасаются, что при либерализации (там ведь есть верхняя планка и нижняя) будет демпинг, и тарифы улетят, например, в 1000 рублей. Но рынок на то и рынок, чтобы это все урегулировать.

— Страховщики в целом поддержали либерализацию ОСАГО, но выступили против введения ряда поправок, предложенных Минфином. Например, рынок пока против, чтобы на данном этапе исключались или вводились ряд коэффициентов, вводились многолетние договоры и полисы с разными страховыми суммами. Как протекают дискуссии с участниками рынка?

— Есть точки зрения, что не стоит ничего трогать — как-нибудьотрегулируем ситуацию, а потом уже решим, как реформировать. Можно ждать сколько угодно и не реформировать. Но мы понимаем, что эта система в целом не рыночная. А если она не рыночная, то она порочна. И ждать в этом случае будет неправильно.

Я согласен обсуждать поэтапность введения всех этих мер, чтобы не было шоковых терапий. Но это не значит, что нужно стоять на месте. Мы должны сразу записать в переходных положениях законопроекта, в какой момент будут вводиться те или иные меры.

Вспомним ситуацию с электронным полисом. Сколько лет это откладывали и говорили, что "не время". Спасибо Игорю Ивановичу Шувалову, который поспособствовал его введению. И все довольны, ничего негативного не произошло. А ведь норма в законе существовала очень давно. Но она была с отложенным введением. И это отложенное введение каждый раз на год переносили. С европротоколом то же самое. Люди потихоньку втягиваются, привыкают. Но если говорить "не время, давайте подождем", ситуацию можно загнать в полный тупик, и ничего не будет меняться.

— Когда планируется внесение документа в ГД? И когда документ уже вступит в силу?

— Наш проект, который направлен на либерализацию, проходит сейчас межведомственное согласование. Осенью он уже будет внесен в Госдуму. Очень хотелось бы, чтобы он был принят в осеннюю сессию. Мы и проводим это обсуждение на МФФ, чтобы широкая общественность могла высказаться по поводу поправок. Если, конечно, мы увидим, что общество в широком смысле не готово к этому, будем рассматривать еще более поэтапное введение. Но мы убеждены в том, что нужно двигаться в направлении либерализации. Кроме того, это позиция правительства, которая выражена в виде утвержденных им же основных направлений развития страхового сектора.

— Планирует ли Минфин увеличить предельные суммы страхового покрытия по ОСАГО?

— На первом этапе либерализации планируем предложить гражданам возможность покупать ОСАГО с большим покрытием. В принципе, граждане уже сейчас для себя расширяют покрытие за счет того, что покупают полисы ДСАГО, дополнительно достраховывая свое авто. На рынке сложилась некая средняя цифра, на которую люди обычно достраховывают свой автомобиль — два миллиона рублей. Мы хотим дать гражданину возможность выбора и предлагаем ввести несколько видов полисов. Условно говоря — базовый, эконом-класс, бизнес и комфорт-класс. Существующие сейчас 400-500 тысяч рублей останутся, но можно будет увеличить ответственность, по нашим предложениям, до двух миллионов рублей. Повторюсь, это исключительно по желанию.

— ОСАГО существует уже более 14 лет. И большую часть времени страховщики говорят об убыточности этого вида страхования, обвиняя в этом недобросовестных автоюристов. Так ли это на самом деле? И как с этим надо бороться?

— Ситуация с убыточностью обострилась, когда "изобрели" злоупотребление правом. С

моей точки зрения, это некий сговор, с участием в том числе и сотрудников страховых компаний. По сути, автоюристы ничего плохого не делают — они помогают гражданам защитить свои права. Условно говоря, если мне некогда или если я считаю, что страховая меня обидела, я нанимаю профессионального юриста, который будет защищать мои права в судебных разбирательствах со страховой компанией. Ничего плохого в деятельности этого человека нет. Но есть юридические компании, люди (более корректно мы их называем злоупотребителями права), действующие в сговоре с сотрудниками страховых компаний. Мы знаем, что таких случаев много. К сожалению, в некоторых регионах это носит масштабный характер. Предпринята масса шагов направленных на то, чтобы снизить легкость такого рода злоупотреблений без ущемления прав граждан.

Первое — это переход на претензионный срок 5-10 дней. Обязательный претензионный порядок был введен несколько лет назад. Например, сотрудник хамит, вы обижаетесь и подаете жалобу на сайте. Быстрее и эффективнее ваши права будут защищены, если вы подаете жалобу на сайте: жалоба поступает в центр претензий, и, как правило, компания, удостоверившись, что сотрудник неадекватен, быстро восстанавливает ваши права. Эта процедура значительно легче и быстрее, чем решение вопроса через суд. Второе — натуральное возмещение. Его задача в том, чтобы машину починили и вернули в первоначальное состояние. С учетом того, что мы обязали компании использовать новые запчасти для ремонта, гражданам это выгодно: отдали машину, поставили запчасти, и можно ездить. Здесь выбивается почва из-под злоупотребителей правом, потому что, по большому счету, нечем злоупотреблять.

Страховщики борются против того, чтобы их кто-то дергал, в принципе они имеют на это полное право. А есть граждане, которые борются против того, чтобы страховые компании выводили на чистую воду людей, которые сами въезжают в забор, а потом говорят, что это кто-то другой. Действительно, такие тоже есть. К сожалению, есть регионы, где люди договариваются между собой и иницируют ДТП. Получается, в обществе автовладельцев говорят, что страховые компании им не доверяют, давайте с ними ругаться, а страховые компании в свою очередь считают, что граждане их нечистоплотно обманывают. Задача органов госрегулирования как раз найти баланс интересов. Баланс государственного регулирования должен быть где-то посередине. Зарегулировать каждую запятую отношений невозможно. Мы для того и отошли от госплана, чтобы строить рыночную экономику, которая основана на свободе договора. Вот почему важно перейти к такому понимаю ОСАГО как к обязанности страховать ответственность, но не как к обязанности купить некий полис, на котором что-то написано. Люди должны прийти в ту страховую компанию, которая с ними хорошо работает. Наша конечная цель — создать для людей такие условия на рынке автострахования, чтобы человек, обращаясь в страховую компанию, получал хорошее обслуживание, качественный продукт по справедливой, с точки зрения покупателя, цене, а в случае ДТП оставался доволен взаимодействием со своей страховой компанией.

— Некоторые страховщики жалуются, что натуральная форма возмещения не работает, так как число СТОА, желающих взять на себя ответственность за качество и сроки ремонта, как это изложено в законе, крайне мало. Известно ли Минфину об этой проблеме, и каким образом ее следует решать?

— Закон введен совсем недавно, и говорить о какой-то статистике слишком рано.

— Еще год назад Минфин заявлял о том, что в 20-х годах все обязательные виды страхования в РФ будут либерализованы. Эта идея до сих пор актуальна? И каков план действий?

— Что касается либерализации обязательных видов страхования, ничего нового мы не предлагаем. Все концептуальные вещи зафиксированы в стратегии развития страхового рынка, которая была утверждена правительством еще в 2013 году. В ней, в числе прочего, был заявлен отход от обязательных видов страхования и их полная либерализация к 2020 году. Раньше казалось, что 2020 год далеко. Оказалось, что с точки зрения потребителей страхового рынка, либерализация требует более плавного подхода. Возможно, мы будем просить правительство немного подвинуть эти сроки, чтобы не было резкого перехода. Поэтому полную либерализацию всех видов обязательного страхования (в частности, ОСАГО, ОСГОП и ОСОПО) мы ожидаем ближе к 2025 году.

Источник: РИА Новости, 07.09.2017