

«АВТОГРАЖДАНКА»: «ЕВРОПРОТОКОЛ» ЕСТЬ, НО РАЗВЕ ОН НУЖЕН?

Продолжая тему развития рынка обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств перед третьими лицами (ОСАГО), «Банкирь» попросил известных и авторитетных экспертов в области моторного страхования прокомментировать ситуацию.

ВОПРОСЫ «БАНКИРА»

- КОГДА В УКРАИНЕ ЗАРАБОТАЕТ СИСТЕМА «ЕВРОПРОТОКОЛА» И ЧТО ДЛЯ ЭТОГО ТРЕБУЕТСЯ?
- КАКИЕ МЕРЫ НЕОБХОДИМО ПРЕДПРИНЯТЬ ДЛЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ СТРАХОВОМУ МОШЕННИЧЕСТВУ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ «ЕВРОПРОТОКОЛА»? КОМУ ЭТИМ СЛЕДУЕТ ЗАНИМАТЬСЯ?
- НАСКОЛЬКО ЭФФЕКТИВНО СЕГОДНЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГАИ И ИНСТИТУТА АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ?
- КАК ДОЛЖНА БЫТЬ РЕШЕНА ПРОБЛЕМА КОНТРОЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЯ СО СТОРОНЫ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ?



**ЗАЛЕТОВ Александр Николаевич, заместитель
председателя Совета Лиги страховых организаций Украины**

сути, соглашение двух соседей или приятелей, повредивших свои автомобили в разных ситуациях, когда страховое возмещение никоим образом не причитается.

В связи с этим страховщики вынуждены более интенсивно использовать услуги экспертов-трассологов, которые также полезны при решении вопроса о том, кто из водителей и в какой степени ответственен за совершение аварии.

Однако практически полностью мошенничество побеждено благодаря введению системы «бонус-малус». Система представляет собой соглашение между всеми страховщиками автогражданской ответственности о том, что в базе данных, используемой для оформления полисов страхования, каждому автовладельцу будет соответствовать определенный класс – его страховщик может использовать или не использовать для определения цены полиса. Причем чем выше класс, тем лучше страховая история, которая всегда «тянется» за владельцем, даже если он меняет автомобиль.

В большинстве европейских стран с 2002 года страховые тарифы по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев наземного транспорта не регулируются государством, а эффективно работает

система «бонус-малус». Она устанавливает зависимость размера страховых премий от наличия убытков в предыдущих периодах страхования и использует, как правило, такие критерии: характеристики автомашины, географическое положение, характер использования автомобиля, годовой пробег, водительский стаж. Система считается оптимальной, если отвечает следующим требованиям: средний уровень страховых премий не меняется в течение года, каждый страхователь уплачивает страховую премию (размер ее пропорционален риску). Таким образом, «бонус-малус» в Европе важный элемент маркетинга, используемый для привлечения и удержания лучших водителей, которые следят за техническим состоянием своего автомобиля. Вместе с тем учет фактов нарушения водителем правил дорожного движения требует наличия доступной для страховщиков информационной системы фиксации таких фактов с целью получить возможность сформировать историю конкретного водителя. Это, в свою очередь, требует широкого использования автоматизированных информационных систем.

Что касается вопроса об аварийных комиссарах, считаю необходимым повысить их статус на законодательном уровне.

Вероятнее всего, система «европротокола» заработает после того, как страховые компании станут быстрее и в полном объеме выплачивать страховое возмещение по ОСАГО и повысится общий уровень страховой культуры граждан. Принимая во внимание проблему частично оправданного недоверия среди населения, страховщикам придется обеспечить дополнительное обучение работников ГАИ и систематизировать информирование населения через средства массовой информации о том, как правильно поступать в случае ДТП.

Опыт европейских стран показывает, что с введением «европротокола» довольно широко распространилось так называемое бытовое мошенничество – по



ГАБИДУЛИН Ибрагим Абдулович,
Операционный директор Gras Savoye Ukraine

«Европротокол» заработает не скоро. Нужно вначале улучшить ментальность граждан. Это в-первых. Может ли наш гражданин согласиться с тем, что виноват, даже если он въехал в зад автомобиля? Конечно нет! Во-вторых, даже в развитых странах процент урегулирования убытков по «европротоколу» очень низок. В-третьих, наши граждане не доверяют

страховому рынку – и в связи с этим есть боязнь, что им могут отказать в выплате страхового возмещения из-за какой-то оплошности или неправильно оформленного протокола.

Отмечу, что противодействием мошенничеству (и попыткам мошенничества) должны заниматься страховщики и их служба безопасности. Меры такие же, как и по искоренению преступности. Эффективны ли они? Это отдельная тема, не для этой публикации.

Как это ни парадоксально, но сотрудникам ГАИ страховщики верят больше, чем аварийным комиссарам. Хотя гаишники могут сделать на месте ДТП любой вариант виновности сторон, а аварком будет защищать интересы страховщика и не допустит мошенничества, когда виновным посчитают владельца полиса КАСКО.

Страховщики часто используют отсутствие справки ГАИ в качестве причины отказа в выплате страхового возмещения. Также наряд ГАИ не всегда дает аваркомам возможность скопировать схему ДТП.

Добавлю, что в ряде стран, например в Германии и Австрии, государственная регистрация автомобилей отдана страховщикам – никакой коррупции и чиновничьей вакханалии со стороны Министерства внутренних дел. В США страховые компании являются органом контроля строительства – никаких государственных органов. Единственные, кто не заинтересованы в наступлении страховых событий – страховщики, поэтому они будут отрабатывать требования к строительным нормам, документам и проектам и действительно контролировать ход и качество строительства.

Информация пресс-службы Моторного (транспортного) страхового бюро Украины



Какие меры предпринимает МТСБУ в изменении ситуации в сфере обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств?

На данном этапе развития страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств основной проблемой остается демпинг. В погоне за привлечением клиентов отдельные страховые компании предоставляют неправомерные скидки, значительные суммы используют для оплаты услуг посредников. В результате такие компании становятся неплатежеспособными.

Для противодействия такой ситуации нужны системные меры.

С 5 ноября 2012 года вступил в действие законодательный запрет устанавливать и предлагать страховой платеж, рассчитанный не в соответствии с требованиями закона об этом виде обязательного страхования. Инициатором предложения о введении запрета было Моторное (транспортное) страховое бюро Украины.

Сегодня МТСБУ осуществляет выявление возможной неплатежеспособности своих членов на ранних стадиях. В Бюро эффективно работает система мониторинга финан-

сового состояния страховщиков-членов и фактического выполнения ими принятых на себя обязательств по договорам страхования ОСАГО. По итогам деятельности ежеквартально принимается решение о проведении аудиторской проверки и ограничения обеспечения страховщика бланками страховых полисов. О фактах, которые могут свидетельствовать о нарушении требований Лицензионных условий, МТСБУ информирует Национальную комиссию, осуществляющую регулирование в сфере финансовых услуг. На сайте Бюро можно ознакомиться с оценкой деятельности членов Бюро в доступной форме «светофор».

Установление Бюро новых условий финансовых отношений между полными членами МТСБУ уже «выбило» финансовую основу для демпинга при заключении договоров международного страхования «Зеленая карта». Большая часть премий по украинским договорам «Зеленая карта» аккумулируется сегодня в МТСБУ. Бюро приняло на себя выполнение обязательств страховщиков – своих полных членов перед иностранными партнерами.

В дальнейшем положительный опыт при осуществлении таких финансовых отношений планируется

внедрить также во внутреннем страховании.

Прорабатывается вопрос внедрения «прямого урегулирования» в Украине. Этот способ дал бы возможность автовладельцу лично оценить качество услуги своего страховщика и не быть заложником от выбора другого участника ДТП.

Когда в Украине заработает система «европротокола» и что для этого требуется?

Право оформлять ДТП без участия уполномоченных на то представителей ГАИ предусмотрено Законом с 19.09.2011. Воспользоваться таким правом могут участники ДТП, заключившие договоры ОСАГО после указанной даты.

Количество ДТП, при оформлении которых не задействовалось ГАИ, незначительное. Очевидно, что основная причина «непопулярности» – неуверенности участников ДТП в правильности оформления ими «европротокола» и предварительной оценки размера ущерба.

Повысить уверенность автовладельца в получении страхового возмещения может внедрение прямого урегулирования. Страхование – это в первую очередь доверие, а доверять автовладелец будет компании, которую выбрал сам. ■

Сергей СОКОЛОВСКИЙ