

ПОРА МЕНЯТЬ ПРАВИЛА ИГРЫ

Задача правоохранительных органов — не только ловить мошенников и наказывать их за уже совершенные преступления, но и проводить активную профилактику действий злоумышленников. Заместитель начальника 11-го отдела Главного управления уголовного розыска МВД России Владислав Парамонов считает, что устранить причину, саму возможность, при которой мошенники могут завладеть деньгами наших граждан и организаций, гораздо легче и дешевле, чем потом раскрывать эти хищения.

Современные страховые технологии: Как экономические санкции против России отразились на рынке ОСАГО?

Евгений Уфимцев: Несмотря на колебания стоимости запасных частей, цена полиса для подавляющего числа клиентов на конец марта практически не изменилась.

Имеются некоторые тенденции по увеличению средней премии по ОСАГО. По нашим оценкам, связано это, в первую очередь, с тем, что с нового года произошло расширение тарифного коридора: страховщики наиболее «рисковым» клиентам, таким как таксисты, нарушители ПДД или молодые



водители, стали давать более справедливый тариф — верхнюю планку базовой ставки. Полагаю, повышение коснулось около 15 % страхователей. Это и привело к некоторому увеличению средней премии.

Особого изменения количества заявленных убытков также не произошло. Мы отмечаем снижение числа убытков в 2020 году из-за пандемии, но этот показатель постепенно восстанавливается до уровня 2019 года. Также уже два года растет количество заключенных договоров. Мы видим несколько причин этого явления. Главная — адекватность тарифов выводит людей из «серой» зоны: проще купить не фальшивый, а реально действующий полис. Кроме того, стимулируют покупку настоящих полисов ОСАГО и контрольные действия со стороны ГИБДД.

ССТ: Выросла ли стоимость ремонта по ОСАГО?

Е. У.: Мы используем для расчета страховой выплаты старые справочники по Единой методике, поэтому стоимость денежной компенсации по ОСАГО не выросла. Рост затронул натуральное возмещение, но из-за дефицита запасных частей и их высокой цены оно сейчас практически не используется страховщиками. Получается, стоимость среднего урегулирования убытка по ОСАГО не изменилась.

ССТ: Есть ли необходимость менять Единую методику в связи с ростом курса и нехваткой запчастей?

Е. У.: Единую методику нужно срочно менять! К сожалению, ситуация обнажила две существенные проблемы, на которые мы и раньше указывали Банку России. Первая связана с тем, что для расчета применяются так называемые рекомендованные дилерские цены: качественная запасная часть не может стоить дешевле, чем 30 % от цены оригинальной детали у официальных дилеров. Например, если бампер у дилера стоит 20 тыс. руб., то меньше 6 тыс. руб. качественный бампер стоить не может.



Евгений Уфимцев
Вице-президент ВСС

Сегодня запасные части у дилеров выросли в цене в 2–3 раза. А стоимость деталей, производимых российскими заводами, не увеличилась. По действующим нормативам, наш российский бампер не может быть принят для расчета ремонта, так как он теперь — слишком дешевый. Очевидно, для целей импортозамещения необходимо убрать из расчета Единой методики эти запредельные цены, которые образовались из-за ажиотажа и дефицита.

Другая ситуация — когда импортные запасные части в принципе отсутствуют. В этом случае мы не можем использовать российскую, китайскую или турецкую деталь, так как не с чем сравнить ее цену. Если ушел официальный представитель, и официальных цен нет — нужно опираться на своих производителей, на наш рынок.

Вторая большая проблема заключается в отсутствии импортозамещения по деталям для праворульных автомашин или старых иномарок. Раньше мы использовали привозные автозапчасти: в Европе есть склады запчастей для старых автомашин. Автопарк России на 80 % состоит из автомобилей старше 8 лет. Поэтому

для таких машин необходимо разрешить использование б/у запчастей, конечно, если это не угрожает безопасности дорожного движения и жизни водителя и пассажира. Безусловно, б/у тормозные колодки ставить нельзя, но бампер, двери, крышку капота вполне можно заменить.

ССТ: Как быстро можно изменить Единую методику?

Е. У.: Мы свои предложения для Банка России подготовили и находимся в диалоге с регулятором. Со многими нашими предложениями ЦБ в принципе согласен, однако относительно б/у запчастей есть опасения. Возможно, нужно прописать ответственность страховщиков, СТОА и интернет-магазинов за качество использованных запасных частей. Но если использование бывших в употреблении деталей не будет разрешено, для владельцев старых машин не будет доступно натуральное возмещение. В любом случае, мы сейчас формируем новые справочники, которые планируются выпустить ориентировочно к 19 июня 2022 года.

ССТ: Осталась ли сейчас у страховщиков возможность работать с официальными дилерами?

Е. У.: Если марка уходит с российского рынка, и прекращается официальный дилерский договор, то сам-то салон может остаться на месте — со всем оборудованием и квалифицированным персоналом. Но нам очень важно, чтобы правила игры на этом рынке были по-новому сформулированы. Кто считается сейчас дилером, какие у него обязанности и права? Сейчас, когда в договоре страхования прописан ремонт у официального дилера, страховщик не имеет права поставить какую-то неоригинальную, пусть даже новую деталь. При этом стоимость и сроки доставки оригинальных запчастей сейчас выросли. Страховщики в качестве меры поддержки рынка предло-

жили регулятору увеличить сроки ремонта: существующий срок в 30 дней никак не может быть соблюден для новых машин.

ССТ: Будет ли продолжена либерализация ОСАГО?

Е. У.: Мы считаем, что либерализация должна продолжаться, тем более что по ОСАГО создан перестраховочный пул. Это очень хорошая практика — и для потребителя, и для страховщика важно, по какой ставке заключен договор. По срокам либерализация будет привязана к сроку выхода новой Единой методики.

Страховщикам сегодня не хватает базового тарифа для расчета справедливой стоимости. К сожалению, КБМ не учитывает всех деталей убыточности, так как он отра-

С нового года произошло расширение тарифного коридора: страховщики наиболее «рисковым» клиентам, таким как таксисты, нарушители ПДД или молодые водители, стали давать более справедливый тариф — верхнюю планку базовой ставки. Полагаю, повышение коснулось около 15 % страхователей.

жает только ситуации, когда в ДТП виноват сам человек. Но если водитель многократно за год является пострадавшим в ДТП, то либо он плохо водит машину, либо участвует в неких действиях для неправомерного получения страховой выплаты. Сейчас для таких случаев рассчитать справедливый тариф невозможно — нужна более широкая вилка базового тарифа. То же самое касается мотоциклистов, которые очень резко бывают виновниками аварии.

ССТ: Ожидаете ли вы роста потребительского экстремизма и активности автоюристов из-за отказа страховщиков проводить ремонт автомобиля у официального дилера?

Е. У.: За последнее время страховщики благодаря региональным рабочим группам

существенно улучшили свою работу в части противодействия страхового мошенничества. Важна в этом и роль финансового уполномоченного. Автоюристам-мошенникам все сложнее обманывать страховщиков и граждан. Однако мы понимаем, что из-за социальной ситуации всплеск потребительского экстремизма возможен.

Большой удар, как представляется, будет нанесен по каско. В этом виде страхования, как правило, оказываются услуги ремонта, а сроки здесь удлиняются не по вине страховщиков. И здесь потенциальное поле деятельности для автоюристов. Для предотвращения мошенничества в настоящий момент мы считаем очень важным, чтобы получателем денежных средств при выплате был сам пострадавший или его законный представитель, а не лица, получившие право на страховую выплату по договору цессии. Эти и другие поправки мы передали в Банк России и Государственную Думу.

ССТ: Продолжится ли развитие цифровых сервисов в ОСАГО?

Е. У.: Полагаю, цифровые проекты сейчас будут поставлены на паузу по нескольким причинам. Первая связана с изменениями

Для предотвращения мошенничества в настоящий момент мы считаем очень важным, чтобы получателем денежных средств при выплате был сам пострадавший или его законный представитель, а не лица, получившие право на страховую выплату по договору цессии. Эти и другие поправки мы передали в Банк России и Государственную Думу.

среди компаний-разработчиков: часть из них уходит с российского рынка, нам приходится подписывать договоры с новыми разработчиками. Вторая — проблемы с закупкой «железа». Но в тех решениях, которые не требуют серьезных закупок оборудования, мы будем продвигаться. В наших планах — согласовать с Минцифрой дальнейшее развитие электронного мобильного урегулирования в ОСАГО и Европротоколе. Несмотря на все кризисы, мы будем запускать новые сервисные опции для наших клиентов.



80 %

автопарка России
состоит из автомобилей
старше 8 лет