

С Т Е Н О Г Р А М М А

парламентских слушаний на тему "Актуальные вопросы совершенствования регулирования в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств"

24 сентября 2018 года

Е.В. БУШМИН

Коллеги, присаживайтесь. Позвольте мне несколько слов сказать по поводу сегодняшних парламентских слушаний. Вопрос серьезный, а обсуждать долго и подробно, к сожалению, возможности, как всегда, нет. Мы должны четко, быстро пройтись по проблемам, потому что заявленная тема "Актуальные вопросы совершенствования регулирования в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" сейчас у всех на устах. Только что прошли парламентские слушания в Государственной Думе.

Здесь, конечно, сегодня собралась очень представительная и профессиональная аудитория, и главное, что она сможет нам помочь сформулировать вопросы, требующие в настоящее время обсуждения и возможной корректировки. И главное, что нам нужно услышать, — это пути решения этих проблем.

Мы, конечно, рады видеть здесь представителей наших регуляторов — и Центрального банка, и Министерства финансов (по крайней мере заместитель министра уже на подходе), представителей Федеральной антимонопольной службы, Общероссийского народного фронта, профессионального объединения

автостраховщиков, организаций по защите прав автовладельцев, представителей страховых компаний и актуарных организаций. Впервые на наших парламентских слушаниях присутствует финансовый уполномоченный Юрий Викторович Воронин.

Я рад видеть Вас у нас. Я надеюсь, что Вы будете чаще теперь появляться, очень часто, потому что ваши вопросы и наши вопросы пересекаются и нам надо вместе работать. И мы считаем, что начало работы службы финансового уполномоченного стало большим продвижением в сфере защиты прав потребителей.

Институт ОСАГО действует 15 лет. Сегодня можно твердо сказать, что решение о его запуске было правильным. В этой сфере мы в настоящее время имеем достаточно солидные показатели. Заключено и действует около 39 миллионов договоров, возмещение ущерба, причиненного здоровью и жизни, составило 500 тысяч, имуществу – 400 тыс. рублей. Внедрена система заключения договоров в электронном виде. В настоящее время в электронном виде заключается почти половина договоров. Предусмотрена возможность возмещения ущерба путем проведения восстановительного ремонта транспортного средства. Существенно повышен размер страхового возмещения по европротоколу. В Москве, Санкт-Петербурге, Московской области, Ленинградской области он установлен в размере 400 тыс. рублей. Введена норма, предусматривающая "период охлаждения", в течение которого страхователь может отказаться от договора страхования. Он увеличен, как вы знаете, до 14 дней.

В целом следует отметить, что в системе ОСАГО сделано немало правильных и эффективных шагов, направленных как на усиление защиты прав и интересов автовладельцев и потерпевших,

так и на совершенствование и укрепление всей инфраструктуры обязательного страхования в целом.

Но мы сегодня хотели бы упомянуть не только о тех достижениях, которых удалось добиться (я надеюсь, об этом в меньшей степени наши докладчики будут говорить; обо всех достижениях, я считаю, я уже сказал), но и надо уже говорить о проблемах, обсудить проблемные вопросы, которые сохраняются в системе обязательного страхования, и найти пути их решения.

Прежде всего, это, наверное, проблема, связанная с возможностью беспрепятственного заключения страховых договоров ОСАГО. Проблема существует, она резко отличается от региона к региону. Так как палата регионов внимательно следит за тем, что происходит в региональном аспекте, мы должны отметить, что у нас есть ряд регионов, в которых существует эта проблема. Это мы видим и по обращениям граждан (у нас также осуществляется сбор всех обращений, которые есть, мы их сортируем по темам, и по этой теме есть обращения, которые поступают в Совет Федерации). Ситуация улучшилась после введения возможности заключения договоров в электронном виде, но еще стоит ее обсудить.

Следующий вопрос – навязывание дополнительных услуг при заключении страховых договоров ОСАГО. Эта проблема по-прежнему актуальна, несмотря на 14 дней – "период охлаждения", но все еще стоит о ней поговорить.

Еще одной проблемой остается применение коэффициента бонус-малус, введение понятной системы его присвоения и информирования граждан.

Наконец, отдельного обсуждения требует вопрос справедливости тарифообразования. Эта тема очень серьезно обсуждалась в Государственной Думе 13 сентября, где был

сформулирован достаточно правильный и убедительный подход – что добросовестные и законопослушные участники дорожного движения не должны оплачивать чьи-то распущенность и лихачество на дорогах, что особенно ярко проявляется ввиду последних инцидентов. Мы считаем, что это действительно противоречие и решать этот вопрос надо, и стоит это сегодня обсудить.

Мы сегодня обсудим все эти вопросы, сформулируем какие-то предложения для итогового документа. Мы, конечно, проект итогового документа подготовили, но он полностью, еще раз говорю, будет зависеть от того, как сегодня пройдет обсуждение. Именно сегодняшнее обсуждение позволит нам сформировать тот документ, который потом Комитет Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам предложит Совету Федерации, Государственной Думе и Правительству в качестве основы для дальнейшей эффективной работы. Я думаю, что дальше говорить бессмысленно, нужно уже слушать, поэтому предлагаю приступить к работе.

И у нас застрельщик этой темы и вообще человек, который несет персональную ответственность за это направление, – Журавлёв Николай Андреевич, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам.

Н.А. ЖУРАВЛЁВ

Спасибо, Евгений Викторович.

Не хотелось бы, конечно, нести персональную ответственность за такую жизненно важную тему для наших граждан, у нас есть регулятор.

РЕПЛИКА

(Микрофон отключен.) Придется.

Н.А. ЖУРАВЛЁВ

Но действительно мы опять осуждаем ОСАГО в стенах Совета Федерации, и, как Вы уже сказали, очень много сделано на этом рынке (в том числе по результатам консультаций и в нашей, верхней палате) – это и электронные полисы, и "период охлаждения", и европротокол, и другие вещи.

Совсем недавно по инициативе страхового сообщества мы перешли к натуральному возмещению ущерба, что должно было в том числе способствовать борьбе с мошенническими действиями так называемых автоюристов. По статистике доля убытков, урегулированных путем натурального возмещения, уже увеличилась на треть. И хотелось бы сегодня услышать мнение регулятора и страховщиков, оказывает ли норма положительное воздействие на рынок.

Ну и по-прежнему остается все-таки много жалоб со стороны и автовладельцев, и самих страховщиков. Страховщики жалуются на убыточность по обязательному страхованию. И, чтобы понять обоснованность, хотелось бы попросить Банк России привести статистику по автострахованию в целом: во-первых, с учетом доходов, которые были получены страховыми компаниями, в разрезе по годам непосредственно с начала работы по ОСАГО и, во-вторых, с учетом доли проникновения по продукту КАСКО, поскольку понятно, что это все-таки разные продукты, но все равно все это об одном – о страховании рисков, связанных с дорожно-транспортными происшествиями и с вождением автомобиля.

Сообщество говорит, что КАСКО тоже убыточно. Честно говоря, я в это не верю. Приведу свой собственный пример. Недавно страховал второй год свой автомобиль, и один брокер мне дал скидку 20 процентов на КАСКО, другой брокер дал аж 35 процентов. Более того, когда я все равно не удовлетворился той суммой,

которую мне предлагалось заплатить, я начал изучать, и выяснилось, что, оказывается, второй год меня застраховали на сумму больше, чем стоит новый автомобиль, который я покупал год назад. То есть это к вопросу о методологии тарификации и к вопросу о тех скидках (35 процентов), марже, которые имеют страховые компании.

Насколько известно, Центральный банк планирует провести повторное исследование рынка обязательного страхования. Хотелось бы, чтобы эти аспекты были также в этом исследовании затронуты, и с результатами мы рассчитываем ознакомиться.

Граждане также жалуются, что при оформлении полисов ОСАГО сталкиваются с очередями, невозможностью заключить договор, селективными подходами (в том числе при оформлении электронного полиса), навязыванием страховых услуг (это платный осмотр автомобиля, плата за оформление и так далее). Я надеюсь, сегодня заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы Андрей Борисович Кашеваров тоже выскажет мнение службы по этому поводу.

Несмотря на то что нам удалось повысить доступность и удобство оформления полисов ОСАГО за счет введения электронного полиса, механизм гарантированного доступа требует дальнейшей оптимизации. Граждане действительно получают возможность оформить страховку, но лишаются права самостоятельного выбора страховщика. Такая безальтернативность воспринимается, конечно, негативно.

Ключевым вопросом остается целесообразность изменения подхода к определению страховых тарифов и расширения тарифного коридора в 20 процентов вниз и вверх. Мы однозначно согласны с тем, что нельзя перекладывать оплату чужих рисков на добропорядочных автолюбителей. Индивидуальный подход к

каждому страхователю, более гибкая система ценообразования в зависимости от разных факторов риска рациональны и обоснованны. Платить больше должен тот, кто неаккуратно водит, и, соответственно, наоборот.

Однако новая система тарифообразования потребует усиления контроля от Банка России за деятельностью страховщиков и в том числе за деятельностью страховых агентов, особенно в части справедливого снижения стоимости полисов ОСАГО за безаварийную езду. Необходимо не допускать сверхприбыли страховщиков за счет расширения тарифного коридора. Рост цен должен компенсироваться удешевлением для добросовестных водителей, а также экономически стимулировать повышать безопасность дорожного движения. И, конечно, нужно предусмотреть поэтапное, постепенное введение новых норм, достаточный переходный период, удобный для всех участников.

Новая система тарификации потребует значительного увеличения количества факторов, учитываемых для расчета тарифа. Очевидно, что надо пересматривать действующие критерии. Например, критерий мощности нужно или отменять, или сильно снижать его вес как непринципиально влияющий на аварийность, в отличие, например, от навыков вождения водителя, а также территориальный коэффициент. Понятно, что место регистрации автомобиля не всегда соотносится с рынком преимущественного использования, да и разделение по территориальному принципу представляется, в общем, необоснованным и несправедливым. Важно также повысить актуальность справочника средней стоимости запчастей, чаще обновлять эти данные и при необходимости привлекать производителей и дилеров.

В целом по жалобам мы видим, что для граждан система присвоения коэффициента бонус-малус нетранспарентна, получить информацию непросто. Зачастую люди просто не знают о наличии такого сервиса на сайте РСА.

Для повышения прозрачности системы, мы считаем, регулятору надо заняться развитием института страховых бюро с присвоением индивидуального балла застрахованного лица по образу и подобию того, как мы сейчас сделали в законе для кредитных историй граждан.

Вообще, возможно, нам стоит рассмотреть вариант полноценного перехода от страхования автомобиля к страхованию риска каждого водителя. Почему владелец нескольких автомобилей, например, должен иметь несколько полисов ОСАГО на каждый автомобиль? Очевидно, что он не может ездить на них одновременно. То есть нужно привязать полис не к автомобилю, а к правам. Интересно услышать мнение Банка России на этот счет.

Мы должны совместно обсудить еще одну тему – целесообразность повышения страховых сумм по ОСАГО по рискам причинения вреда жизни и здоровью по аналогии с другими видами страхования. Вы знаете, что для общественного транспорта предусмотрена сумма 2 миллиона, для легковых автомобилей – 500 тысяч. Мы предлагаем выравнять эти суммы в два, может быть, в три этапа.

Очевидно также, что надо повышать ответственность за отказ или препятствие к заключению договоров ОСАГО, равно как и за управление транспортным средством в отсутствие страховки.

Что касается борьбы с мошенниками-юристами, мы должны подумать над изменением нормы, которая, по сути, является для них основным стимулом. Я говорю про штраф 50 процентов, который

они получают в случае выигрыша, и этот штраф полностью идет в их карман. Предлагаю рассмотреть возможность перенаправлять такие штрафы полностью либо гражданину, либо, как вариант, в региональный бюджет или вообще ограничить возможность переуступки прав требования по страховым возмещениям, чтобы исключить выкуп долга автоюристами. Кстати говоря, это надо сделать не только для страхового рынка, но и в целом для других отраслей. Норма, которая когда-то была законодателем придумана для стимулирования работы общественных организаций, сейчас, по сути, превратилась в огромный бизнес.

Коллеги, я на этом, пожалуй, закончу. Я прошу, чтобы все, может быть, прокомментировали эти предложения и те, которые есть у нас, для того чтобы мы потом могли положить это в основу наших поправок, которые наверняка осенью в законодательство об ОСАГО будут приниматься Государственной Думой и Советом Федерации. Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое, Николай Андреевич.

Ну и начнем с регулятора. Заместитель Председателя Центрального банка Российской Федерации Чистюхин Владимир Викторович. Пожалуйста.

В.В. ЧИСТЮХИН

Спасибо большое, Евгений Викторович, за предоставленное слово.

Добрый день, уважаемые коллеги! Еще раз спасибо Евгению Викторовичу за то, что немножко снял напряжение, сказав, что хотя бы часть ответственности находится и на сенаторах. Мы не снимаем с себя ни грамма ответственности, понимаем, какие серьезные задачи перед нами стоят. И для нас совершенно очевидно, что тема

ОСАГО продолжает быть в фокусе интереса и Центрального банка, и Министерства финансов, и нашего парламента — как Государственной Думы, так и Совета Федерации. По крайней мере те обсуждения, которые мы проводим, показывают именно это.

В течение последних нескольких лет были проведены достаточно серьезные изменения системы, и вы о них уже упоминали. Были внедрены электронный полис, система "Единый Агент", был установлен приоритет натурального возмещения, система "охлаждения" начала работать, ряд других вещей был введен. Но одновременно с этим нам необходимо констатировать, что стабилизации на рынке ОСАГО достичь пока не удалось. И мы действительно получаем от граждан большое количество жалоб в течение года — десятки тысяч жалоб (приближается к сотне тысяч) — на тему страхования, из них где-то 85 процентов — это жалобы, связанные как раз с системой ОСАГО.

Если разбирать эти жалобы по внутренним составляющим, то мы увидим, что 50 процентов жалоб — это жалобы, связанные с расчетом коэффициента бонус-малус. Действительно, во многом это связано как с тем, что граждане не очень хорошо представляют, как работает эта система, как начисляются бонусы, как начисляются малусы. Но одновременно с этим это и не идеальная система работы самих страховых компаний, и, возможно, остаются претензии к системе АИС РСА по ОСАГО, автоматизированной системе Российского союза автостраховщиков, которая в принципе содержит в себе базу данных по всем коэффициентам бонус-малус.

Около 25 процентов жалоб из всех жалоб по страхованию, которые поступают в Центральный банк, — это жалобы, связанные с недоступностью полиса ОСАГО. Это и вопросы, касающиеся проблем покупки электронного полиса, это и вопросы приобретения

полисов в офисах, филиалах страховых компаний. Мы действительно сталкиваемся со случаями записей, очередей, мы сталкиваемся со случаями навязывания дополнительных услуг, и мы просто сталкиваемся со случаями прямого отказа в приобретении полисов без законных на то оснований. Поэтому мы очень хорошо понимаем, что оставлять ситуацию в том виде, в каком она есть, было бы неправильно. И мы подготовили ряд дополнительных изменений и предложений. Они нами подразделяются принципиально на две группы – это те изменения, которые мы сегодня можем провести (в первую очередь речь идет о Центральном банке) в рамках уже имеющихся полномочий, и, соответственно, те изменения, которые потребуют внесения поправок в законодательство.

Если можно, я посмотрю, подойдет ли Алексей Владимирович Моисеев к моменту моего выступления либо нет, поэтому, может быть, немножко раскрою законодательную часть. Предполагалось, что он об этом скажет, но, возможно, он потом дополнит.

На что направлены наши предложения? Они направлены на две простые вещи. Первая – это повышение доступности полисов ОСАГО. Мы хотели бы, чтобы резко сократилось количество жалоб, хотя для нас очевидно, что полностью бесконфликтной эта ситуация не станет никогда. И я как-то уже на одном публичном мероприятии высказывался, что, к сожалению, некая конфликтность ситуации заложена в самой услуге страхования, которая заключается в том, что гражданин или юридическое лицо платит страховую премию, платит свои средства, свои деньги, не понимая, вернется ли ему хоть что-то, неизвестно, наступит страховой случай либо не наступит. И поэтому это очевидным образом различается с той ситуацией, когда мы имеем дело с банковскими вкладами, депозитами, например,

когда ты точно понимаешь, что ты внес вклад и через какое-то время получишь этот вклад обратно с какими-то определенными процентами. Здесь ты вроде бы платишь страховую премию, и, как вы знаете, ментально, если в течение нескольких лет, например, не происходит страховых случаев (и это вроде бы и хорошо), гражданин начинает размышлять на тему того, не выбрасывает ли он деньги зря, нужна ли ему эта страховая защита. В этом уже копится некий негатив.

А вторая история заключается в том, что, когда наступает все-таки страховой случай, мало того что гражданин уже находится в состоянии стресса (это либо повреждение имущества, либо это связано с угрозой жизни и здоровью), плюс к этому он еще, как правило, не может получить выплату в этот же день и в том объеме, в каком хочет. Страховая компания должна оценить нанесенный ущерб, она должна провести все необходимые процедуры, собрать документы и только потом произвести эту выплату. И, конечно, это повышает конфликтность страховой услуги как таковой. Будем стараться все-таки ее снизить.

Вторая наша цель — это справедливое ценообразование. На сегодняшний день та система в ОСАГО, которая действует, позволяет минимальным образом двигаться с точки зрения индивидуализации тарифа по отношению к каждому конкретному потребителю, к каждому конкретному водителю. И я сразу хочу оговориться: Николай Андреевич Журавлёв сделал много разных предложений, и нам следует их еще обдумать и обсудить, но вот переход от страхования машины к страхованию водителя мы как идею, как принцип поддерживаем. Я чуть позже буду говорить о коэффициенте бонус-малус, там эта идея уже начинает получать свое воплощение.

Так вот, наша задача — сделать тариф индивидуализированным. Что такое индивидуализированный тариф? Это тот тариф, который отвечает убыточности каждого конкретного водителя. Если ты водишь машину хорошо, аккуратно, если ты не являешься виновником дорожно-транспортных происшествий, то ты должен платить как можно меньше. Если ты попадаешь в аварии, если ты не соблюдаешь правила дорожного движения, если ты водишь рискованно (а вы знаете, что уже определенное количество лет внедряется телематика, то есть возможность отслеживать поведение водителя на дороге, даже без возникновения дорожно-транспортных происшествий, даже без возникновения аварий), то, соответственно, ты должен платить больше. Почему? Потому что уровень твоей общественной опасности выше. Нам бы хотелось, чтобы была создана такая система, которая позволяет водителям фактически платить за тот тариф, за который они наездили в течение определенного периода времени.

Мы предполагаем те изменения, которые хотим сделать для системы ОСАГО, разделить на три этапа. Первый этап — это этап, связанный с изменениями в наших подзаконных нормативных актах в рамках действующих полномочий. Они связаны с тремя элементами.

Первый элемент — это реформа коэффициента бонус-малус. Мы хотели бы, чтобы этот коэффициент присваивался не машине, а водителю, чтобы он для каждого конкретного лица был единым. Мы до сих пор сталкиваемся со случаями, когда таких коэффициентов несколько. И это, кстати, одна из причин жалоб — когда гражданин знает об одном коэффициенте, а ему система показывает другой коэффициент, потому что на другую машину, там, по другим

условиям он оформлен и так далее, другая аварийность и так далее. Нам хотелось бы, чтобы этот коэффициент присваивался раз в год.

И, наконец, мы предполагаем, что если на момент внедрения гражданин имеет несколько коэффициентов, то ему должен присваиваться минимальный коэффициент бонус-малус, то есть наиболее выгодный для гражданина, для потребителя. Мы считаем, что это проблема профессионального сообщества. Если, к сожалению, оно не смогло настроить систему на то, чтобы был один коэффициент бонус-малус для каждого конкретного потребителя, то, наверное, оно при наличии множественности этих коэффициентов должно предоставить потребителю наилучший из имеющихся возможных. Потом этот коэффициент будет один и будет раз в год пересматриваться. Проблем с множественностью коэффициентов уже возникать не должно.

Второй элемент первого этапа — это элемент изменения коэффициента возраста и стажа. На сегодняшний день мы очень ограничены в возможности менять коэффициент (а в итоге менять тариф) водителю в зависимости от его возраста и стажа. А статистика, которую мы имеем, показывает, что на сегодняшний день малоопытные водители, молодые водители, склонные к риску, конечно, намного более "аварийны", чем водители среднего и старшего возраста, которые уже давно водят автомобиль (я извиняюсь, уже кровь, наверное, бурлит меньше, они более склонны соблюдать правила дорожного движения, хотя, мы знаем, есть и исключения, но тем не менее). Соответственно, нам хотелось бы, чтобы между этими водителями была бо

девиации 5 процентов (то есть 5 процентов вверх, 5 процентов вниз) для каждой категории, но впоследствии готовы расширять данную разницу.

Плюс к этому третий важный элемент наших предложений в рамках первого этапа реформы — это расширение тарифного коридора. Мы предложили расширить тарифный коридор на 20 процентов вниз и на 20 процентов вверх ровно для того, чтобы расширить возможности страховых компаний в части индивидуализации тарифа, назначения более справедливого тарифа тем либо иным категориям водителей, вернуть страховые компании в регионы. Если страховые компании возвращаются в регионы, оживает конкуренция, создается конкурентная среда не только на территориях Москвы и Московской области, а во всех регионах Российской Федерации, в том числе в тех, которые достаточно "тяжелы" сегодня с точки зрения доступности полиса ОСАГО. Там, где есть конкурентная среда, снижается стоимость полисов.

Мы действительно обещали провести дополнительные расчеты, так называемые актуарные расчеты, по оценке стоимости полисов ОСАГО. Наши предварительные оценки (предварительные пока) показывают, что средняя стоимость полиса должна остаться приблизительно на том же уровне, на каком она есть сегодня. И мы уверены, что есть сегодня потенциал для того, чтобы те водители, которые безаварийно водят машину, предположим, в течение двух-трех лет, получили даже какое-то дополнительное снижение стоимости полиса по сравнению с той, что есть сегодня.

Мы очень хорошо видим по сегодняшней статистике, что так получается, что в рамках той системы ОСАГО-тарификации, которую мы имеем сегодня, фактически ряд водителей, пользующихся определенными видами транспортных средств в

определенных регионах, не доплачивают по тарифу за полис, а ряд водителей существенно переплачивают.

Я приведу буквально два-три примера (это просто отдельные примеры, могут быть совершенно другие примеры, но тем не менее расчеты сделаны точные). Город Пермь, возраст — 50 лет, стаж — 15 лет у водителя. На сегодняшний день он переплачивает примерно 67 процентов от той системы тарификации... Если бы был индивидуальный тариф, он бы платил меньше. Город Ростов-на-Дону, возраст — 41 год, стаж — 60 лет. Вот здесь водитель уже недоплачивает. *(Оживление в зале.)*

Что я сказал?

С МЕСТА

60 лет стажа.

В.В. ЧИСТЮХИН

Стаж — шесть лет. Извините. Да, 41 год, стаж 60 лет — это какая-то двойная жизнь. Это получил в наследство от дедушки права и, в общем, продолжаешь пользоваться. Нет. Простите, я оговорился. Вот этот водитель, к сожалению, недоплачивает приблизительно вдвое против того, что есть сегодня.

Это я говорю пока такие общие вещи, в зависимости от конкретных способов, еще раз повторяю, вождения, аварийности и так далее могут быть разные примеры. Но мы точно сегодня имеем ситуацию, когда одни водители, аккуратные водители, субсидируют других водителей, которые склонны к аварийному вождению. Вот это тот первый этап, который мы хотели бы в рамках наших полномочий сделать, конечно, после обсуждения, потому что мы

видим большое количество разных предложений. Нам хотелось бы всю реформу обсудить в комплексе.

Я все-таки начну говорить про второй этап (он законодательный), несколько слов скажу, оставив Алексею Владимировичу...

Е.В. БУШМИН

Очень немного, пожалуйста.

В.В. ЧИСТЮХИН

Я перечислю очень быстро.

Мы предполагаем внести изменения в законодательство. У нас с Минфином сегодня такая общая позиция, которая предусматривает бо

страховую услугу, чтобы он объяснял, раскрывая всю информацию, потребителям, что такое полис ОСАГО, что такое коэффициент бонус-малус, ну и, возможно, другие коэффициенты, которые используются.

Мы хотели бы получить полномочие по установлению дополнительного контроля за страховыми компаниями в контексте установления ими избыточного тарифа. Упрощенно это выглядит так: если актуарные расчеты показывают, что тариф избыточный, то мы имеем право установить некую верхнюю границу тарифа для конкретной страховой компании, чтобы она не получала какой-то избыточной прибыли.

Мы хотим дать возможность по согласованию страховщика и страхователя заключать трехлетний договор страхования ОСАГО (сегодня он заключается только на один год), но, повторюсь, только по согласованию между двумя сторонами. Нам точно так же кажется правильным предусмотреть возможность (опять-таки по согласованию между двумя сторонами) увеличения страховых сумм. Сегодня максимальная сумма возмещения по железу – 400 тыс. рублей. Предлагается еще два варианта – это 1 млн. рублей и 2 млн. рублей.

Обсуждается направление штрафов в бюджет (это то, о чем говорил Николай Андреевич). Нам хотелось бы, чтобы действительно страховые компании за ненадлежащее исполнение своих обязанностей наказывались, но не хочется создавать дополнительный стимул для мошенников (не надо называть их юристами, юристы разные бывают, и очень хорошие в том числе), не хотелось бы, чтобы это наполняло их карманы. Если уж страховая компания ненадлежащим образом действует, пусть платит штраф в

бюджет, соответственно бюджет эти средства получит и использует на благие цели.

Мы получили большое количество предложений в части выплаты без износа (я думаю, вы о них слышали). Не только при натуральном возмещении деталь должна рассчитываться без износа, но и, возможно, при выплате. Мы получили предложения по видеофиксации. Мы получили предложения по повышению размера штрафа за необоснованную непродажу полиса. Мы получили предложения от наших коллег из Общероссийского народного фронта о том, чтобы создать систему компенсации, выплат тем водителям, которые попали в аварию не по их вине, когда противная сторона, виновник аварии, не имеет полиса ОСАГО. Но здесь важно обратить внимание на одну простую вещь: вы знаете, есть очень хорошие предложения, но черт, как всегда, в деталях. Их нужно обсудить комплексно и очень аккуратно, чтобы это не разрушило всю систему.

Мы готовы здесь двигаться дальше с Минфином. И, соответственно, в итоге, может быть, мы когда-то перейдем к третьему этапу – свободному тарифообразованию. Отвечая на...

Е.В. БУШМИН

Владимир Викторович, Вы уже нас напугали так, что дальше некуда. Вы перечислили такое количество проблем, которые вам нужно решить с нашей помощью, что я боюсь, что это будет новая система ОСАГО, совсем не похожая на ту, которая у нас сейчас работает. Я, собственно, не возражаю, лишь бы вы вышли со всем этим.

В.В. ЧИСТЮХИН

Я напомним, как у нас шла дискуссия по натуральному возмещению. Тогда тоже были парламентские слушания, и это было

не один раз. Мы собирались рабочими группами с очень широким представительством. В итоге мы создали ту систему, которая позволила решить во многих регионах, населенных пунктах проблему с выплатами и доступностью полисов ОСАГО.

Николай Андреевич задавал этот вопрос, я отвечаю. Мы считаем, что система сработала. На момент начала ее работы порядка 7 процентов случаев урегулировались путем натурального возмещения, сейчас по всей стране, по всем полисам – и старым, и новым – возмещение по этой системе достигло 12 процентов, и это очень хороший результат – примерно 125 тысяч случаев урегулируются путем натурального возмещения.

Теперь буквально две цифры с точки зрения прибыли и выплат (Вы говорили об этом). У нас нет статистики с 2003 года, у нас есть статистика с 2007 года (наверное, наши предшественники не вели ее должным образом), тем не менее за все это время объем выплат составил более чем 1 трлн. рублей. Я могу и по годам дать информацию, но она достаточно разбитая.

По поводу прибыли. Если мы берем совокупность всех лет (2007 год – конец 2017 года), то страховые компании совокупно получили прибыль – 49,9 млрд. рублей (совокупно, были годы и с убытками). Соответственно, как вы понимаете, если мы опять будем рассматривать как среднюю температуру по больнице, то на всю систему, на все страховые компании, на весь рынок – 4,5 млрд. рублей в год прибыли. Вот те цифры, которые мы имеем.

Я готов буду в последующем, если необходимо, ответить на какие-то вопросы. Спасибо за внимание.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое.

Заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы Кашеваров Андрей Борисович.

Андрей Борисович, пожалуйста.

А.Б. КАШЕВАРОВ

Добрый день, уважаемые коллеги! Я постараюсь совсем коротко и, наверное, в большей степени тезисно изложить то видение реформирования системы ОСАГО, которое мы, по сути, предлагаем.

Во многом с тем, что прозвучало, мы абсолютно согласны, и, наверное, основной тезис – это то, что ответственность должна быть разделена, виновный должен платить за невиновного, а не наоборот. Собственно, создание и расширение коридора этому, на наш взгляд, должно способствовать. Но я думаю, что мы должны идти последовательно, и расширение коридора на вот эти условные плюс 20 процентов, на наш взгляд, должно быть только для виновных, невиновные не должны перешагивать те пороги, которые сейчас существуют, и я думаю, что это будет абсолютно справедливый подход. Если в этом случае потребуется внести изменение в законодательство, то, наверное, об этом надо будет подумать.

Мы исходим также из того, что усиление ответственности для тех, по чьей вине совершена авария, позволит пойти совсем другим путем – не повышения тарифов и увеличения доходности страховых компаний, а снижения аварийности на дорогах за счет ответственного поведения водителей. Это также вполне реальный путь для повышения той же доходности при сохранении действующей тарифной сетки либо при создании вот этого коридора. Мы считаем, что этот путь вполне оправдан, эффективен и должен сработать.

Вторая проблема, которую мы также видим (она тоже, возможно, лежит в законодательной плоскости), – это отсутствие возможности страховых организаций применять тарифы в пределах коридора без предварительного уведомления Центрального банка. Коридор существует и сейчас, но его применение затруднено тем, что каждый раз страховая организация должна сообщать о вновь применяемом тарифе, и, по сути дела, сама эта конкуренция в пределах этого тарифа таким образом нивелируется, что невозможно мобильно отреагировать на ситуацию, которая происходит на рынке. И поэтому мы предлагаем дать право страховым организациям в пределах коридора применять те ставки, которые они считают необходимыми, без предварительного уведомления Центрального банка.

Мы также поддерживаем переход от страхования самого автомобиля к страхованию водителей. Кажется действительно определенным нонсенсом, когда мощность автомобиля влияет на стоимость страхового полиса, а не техника вождения того, кто управляет транспортным средством.

Можно подумать, у нас сейчас автомобили движутся самостоятельно. Я понимаю, что все мы идем в сторону цифровизации, но пока беспилотное управление автомобилями, к сожалению, не столь развито. И на этом этапе вполне возможно говорить о том, чтобы один водитель имел полис, имел свою историю. И реформирование коэффициента бонус-малус – я думаю, это вполне оправданный шаг, который также будет дисциплинировать всех на дороге.

И, соответственно, если мы перейдем на выдачу полисов именно водителям, мы уберем еще одну проблему, с которой постоянно сталкиваемся как контролеры, – исполнение

государственного заказа. Наверное, уже аукционы по ОСАГО не надо будет проводить, уже сам водитель будет выбирать ту страховую организацию, в которой он будет получать полис, а все организации будут принимать на работу своих водителей именно с полисами страхования. Это более эффективный, понятный и простой путь. Мы избежим массы конфликтов, и, соответственно, будет также проще. То есть вся система, которая сейчас выстраивается, на наш взгляд, должна идти по пути упрощения и более точного понимания и страховыми организациями, и самими водителями того продукта, который они, с одной стороны, продают, а с другой – покупают.

И ответу на вопрос Николая Андреевича по навязыванию. У нас, вы знаете, в связи с изменением законодательства изменилась возможность реагировать на жалобы граждан по навязыванию полисов. Мы это можем делать только в отношении тех страховых организаций, которые занимают доминирующее положение. Я могу сказать, что за предыдущие годы таковым, по сути дела, положением на рынке обладал "Росгосстрах", вот мы ему выписали штрафы на десятки миллионов рублей за навязывание. Во всех остальных случаях Центральный банк, соответственно, реализовывал свои полномочия по Кодексу об административных правонарушениях. Спасибо большое.

Е.В. БУШМИН

Спасибо, Андрей Борисович.

Очень приятно, что Вы с неожиданной точки зрения посмотрели на полис для водителя – в части конкурсов. Таким красивым образом избавиться еще от одной "кормушки" для некоторых муниципальных предприятий – это, конечно, благое дело, и антимонопольная служба здесь играет очень важную роль. И благодарю, что Вы таким образом среагировали на эти предложения.

А сейчас Юргенс Игорь Юрьевич, президент Российского союза автостраховщиков.

Я так понимаю, что все тут в одну дуду дули до этого, да? Может быть, Вы...

И.Ю. ЮРГЕНС

Я сейчас попробую в какую-нибудь другую дуду...

Е.В. БУШМИН

Скажите им что-нибудь конкретное, чтобы они не так...

И.Ю. ЮРГЕНС

Евгений Викторович, можно я покажу слайды?

Е.В. БУШМИН

Пожалуйста, пожалуйста.

И.Ю. ЮРГЕНС

Общая ситуация такова, какова она есть. Я абсолютно поддерживаю то, что сказали передо мной предыдущие ораторы. Общая страховая премия – это 1,6 триллиона. Выплачено более 1 триллиона. По указанию Центрального банка созданы РВД (это расчетная величина на ведение дела) и компфонды, в которые отчисляются средства за те предприятия, которые уходят с рынка. И, таким образом, полностью подтверждаются цифры, которые приводил Владимир Викторович, о несбыточности таких больших прибылей на рынке ОСАГО. Цифры есть.

Сейчас просто хочу сказать коллегам, в связи с чем все это складывается. Смотрите по годам: 2011 год – новые выборы, стабильность, уверенность в нашем рынке, финансовый результат по ОСАГО для страховщиков – 5 процентов; 2014 год – начало санкционных режимов, девальвация рубля, до 0,7 процента упало все. А из чего это складывается? Из цены запчастей. Наши автомобили на 70 процентов иностранного производства, и все лакокрасочные

импортные. Поэтому падает покупательная способность рубля, падают, естественно, финансовые результаты страховщиков. Плюс на фоне всего этого мошенничество разыгралось.

И вот небольшой отскок, на 1,3 процента, вы видите, в прошлом году, когда по поручению Президента Российской Федерации мы по краям и областям вместе с правоохранительными органами начали системную борьбу с этим злом.

По нововведениям мы всё уже сказали. Это и "Единый агент", и обязательное заключение... и электронные полисы, это всё – в ту дуду (вы просили это пропустить, пропускаю)...

Подходы к тарификации принципиально не менялись до 2014 года, и хватало этого тарифа. До 2014 года, как вы видели, тарифа хватало. Потом еще увеличили страховые суммы по возмещению причиненного вреда: имуществу – до 400 тыс. рублей, жизни – до 500 тыс. рублей. Базовые ставки увеличили на 40 процентов. Некоторое время прожили.

Сейчас тариф не сбалансирован. Почему? Он не отражает убыточность по тем или иным сегментам (после меня будет выступать коллега Климов, он вам покажет...). Например, в Карачаево-Черкесии за каждый полис, который вы продаете, вы платите три цены, возвращаете. По целому ряду обстоятельств... Я не буду говорить о мошенничестве, я не буду говорить о тестостероне в крови, я не буду говорить о состоянии дорог, но это факт. Поэтому Москва, Санкт-Петербург и ряд других регионов платят за некоторые южные регионы, и молодые "нагоняют" на тариф и полис пожилых.

В связи с этим, с такой ситуацией – несбалансированностью тарифа, крупнейший мировой страховой гигант Allianz ушел с этого рынка, американский гигант AIG ушел, наши "ВТБ страхование",

"УРАЛСИБ" сдали лицензии, "Сбербанк страхование", "РСХБ-Страхование", мощные организации, кэптивны, больших банков, этим не занимаются — возникли серьезные проблемы с доступностью. И по нормальному статистическому ряду видно, что 85 процентов хороших водителей, за которыми охотятся страховщики (это будет видно на следующем слайде), оплачивают риски 15 процентов водителей, которые в силу целого ряда субъективных и объективных обстоятельств водят плохо.

Мы пока индивидуальный тариф устанавливать не можем. Мне кажется, и Владимир Викторович, и Николай Андреевич, и Андрей Борисович всё сказали по поводу того, как индивидуализация должна привести все это в равновесное состояние. Расширение тарифного коридора на 20 процентов вверх и вниз — это не способ найти для страховщиков лазейку, это просто возможность реагировать на будущие или прошедшие шоки. И полностью свободный тариф ничего страшного за собой не повлечет (на одном из следующих слайдов это будет видно).

Почему, собственно говоря, сейчас (и вы это увидите на двух следующих слайдах) началось успокоение на рынке? Большое спасибо Центральному банку, он взялся за монополиста — 40-процентная доля была у компании "Росгосстрах". К чести ее надо сказать, она распространялась на регионы, где никто другой вообще торговать не мог, не хотел (невыгодно и так далее). Но 40 процентов есть 40 процентов. Сейчас, когда долю "Росгосстраха" понизили до 9 процентов и создалась нормальная конкурентная среда на рынке (вы видите, три страховщика — около 15 процентов, три — около 10 процентов рынка, семь — по 5 процентов), он конкурирует в нормальной среде, где все заветы Андрея Борисовича мы выполняем свято. И вы увидите, как падает... Даже без всякого влияния со

стороны мегарегулятора на 10 процентов упала цена полиса. Поэтому эти реальные условия созданы.

Премия соответствующим образом, видите, с 6 тыс. рублей в 2016 году, упала сейчас до 5,6 тыс. рублей в среднем по стране.

И выплата. Начали наводить порядок и с мошенничеством, и со всем остальным. За январь – август 2018 года она также упала на 10 тыс. рублей, что очень хорошо для рынка – он стабилизируется.

Но я просто хочу сказать, что это не учитывает падение на 14 процентов курса нашего рубля вновь, и санкции нагонят еще волну различных отрицательных ожиданий. Поэтому расширение коридора – не для того, чтобы сейчас одномоментно увеличить цену, а для того, чтобы иметь возможность люфта, в том числе и по снижению, и по коррекции.

Вот в Германии, обратите внимание, в 1994 году либерализовали тариф – он подскочил. И все последующее время, включая 2015, 2016, 2017 годы и далее, тариф выходит на плато, и при правильной конкуренции никуда он не девается. Страховщики не на этом деньги зарабатывают. Владимир Викторович правильно сказал, 4 миллиарда в год – это не те деньги. Сейчас страховщики жизни 400 миллиардов зарабатывают.

Вход в дом. Мы за это благодарны, в первую очередь законодателю. Потому что, безусловно, не войдя в дом, не продав что-то в обязательном порядке, дальше очень трудно работать с потребителем. Но дальше это совершенно не тот вид, на котором зарабатывают.

КБМ, много раз здесь упоминавшийся. Какие недостатки сейчас? Несколько КБМ у одного лица на разные машины. ДТП по договору без ограничений не оказывает влияния на КБМ – как он

был, так и есть. Утрата КБМ собственником при замене транспортного средства – все ваши плюсы уходят.

Чрезвычайно сложная система учета. Будущая система, о которой мы договорились с регулятором (регулятор жестко ее будет вводить, мы абсолютно с этим согласны), – единый КБМ для одного лица на весь год; учитывать ДТП по вине водителя даже без договора без ограничений; при определении КБМ учитываются компвыплаты, и при первом расчете устанавливается минимальный из всех, который у человека был. И все это должно размещаться на сайте РСА, и каждый из водителей, зайдя на него, проверяет, компания правильно ему рассчитала его или нет.

Теперь по возрасту и стажу (о чем говорилось): "молодые – горячие" и "опытные – хорошие". Красным цветом обозначены (и возрастные группы, и количественно) те, кто, скорее всего, получит некое повышение. Все в категории возрастной когорты 30–34 (зеленым цветом обозначено) получают снижение. По нашей оценке, новая система – коэффициент возраста и стажа – позволит снизить этот показатель 80 процентам водителей.

Я не буду сейчас говорить о положительном, вы уже об этом сказали. Я благодарю всех за внимание. Я считаю, что Российский союз автостраховщиков на всех своих собраниях принял линию мегарегулятора на индивидуализацию, если таковая наступит. Много что придется сделать. Есть очень много трудных для нас вещей – типа отмены территориального коэффициента. С нашей точки зрения, как только будет расширен коридор, тогда можно и менять территориальный коэффициент. Иначе какой в Дагестане или Карачаево-Черкесии стимул (в том числе и у губернатора) улучшать дороги? Какой у него стимул бороться с мошенничеством, которое организовалось в ОПГ в ряде регионов (коллеги из МВД знают и

регионы, и ОПГ)? Ну, всем сестрам по серьгам. В то время как этот тариф... И население понимает, что это не только их вина, а в том числе и вина организации дорожного движения и всего остального. Это будет стимул. Но это одно из замечаний. Безусловно, все вкупе должно обсуждаться, актуарно рассчитываться и нам быть представлено. А мы возьмем под козырек и будем реализовывать. Спасибо большое за внимание.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое, Игорь Юрьевич. Я так понимаю, что работа предстоит большая, судя по тому, что Вы сказали.

И.Ю. ЮРГЕНС

Очень.

Е.В. БУШМИН

И в продолжение... Раз уж был назван Виктор Владимирович Климов, член Центрального штаба Общероссийского народного фронта, наверное, Вы и продолжите всю эту историю.

В.В. КЛИМОВ

Спасибо, Евгений Викторович.

Здравствуйте, коллеги! Я покажу несколько слайдов. Пробежим их достаточно быстро, потому что часть присутствующих их видели...

Е.В. БУШМИН

Я хочу определиться, когда Моисееву выступать. Я думаю, что ему надо выступать в конце, для того чтобы сказать, что "все, что вы здесь говорили, роли никакой не играет, и мы будем действовать по-другому", — и закончим эти слушания. *(Смех в зале.)* Я думаю, это будет самое правильное решение, да? *(Оживление в зале.)*

А.В. МОИСЕЕВ

(Микрофон отключен.) Где-то в конце, но не в самом конце, если можно.

Е.В. БУШМИН

Ну, не в самом конце, да. Я Вам предоставлю слово перед прениями, в конце основных докладов.

Пожалуйста.

В.В. КЛИМОВ

Спасибо.

Несколько слайдов. Часть коллег видели их, потому что парламентские слушания были, поэтому быстро.

Два слова. Общероссийский народный фронт, естественно, занимается вопросами, связанными с ОСАГО, потому что это (сегодня уже звучало) касается реально каждой семьи. Вот каждой семьи в стране это касается – и цена на полис, и возмещение, и все неприятности, которые так или иначе у граждан возникают. А три года назад о-го-го что было! Это касается всех, поэтому это, безусловно, в фокусе нашего внимания. Летом этого года мы просили наш актив в регионах посмотреть, что изменилось, потому что много мер принято реально – и натуральное возмещение, и электронные продажи, и много-много чего.

Вот эта картинка – летняя, не мартовская, не апрельская, а летняя: у нас по-прежнему тетради с записями, у нас по-прежнему очереди. Хотя надо признать, что, конечно, острота проблемы существенно снижена.

Наш мониторинг (мы более 46 регионов, почти 2,5 тысячи респондентов, около 30 субъектов страхования опросили) показал, что проблемы с доступностью так или иначе коррелируют, конечно, со списком этих регионов, где (что называется, просто статистика) выплаты и премии, в общем, не очень бьются. Мы увидели эту

прямую корреляцию, в том числе с доступностью (хотя там она принудительно организована) электронных полисов. Механизмы все известны: человек заходит, что-то не заполняется, либо сайт зависает и надолго невозможно... Из почти 300 (298) тестовых оформлений (причем я подчеркну сразу, что это были добросовестные, то есть без негативной истории, автомобилисты, они свои документы туда забивали) 60 процентов наш актив отметил как проблемные, то есть это довольно много. Это что касается доступности.

Хочу отдельно обратить внимание на то, что система гарантированного заключения договора ОСАГО, которая сегодня действует (про нее еще никто не сказал), которую сделал РСА, тоже у людей, в общем, в большинстве случаев относится к категории проблемной. Почему?

Это пример из Воронежской области. Человек, который пошел на сайт известной компании, попал на сайт компании, которая ему неизвестна, — был туда переадресован безальтернативно. Более того, эта компания не имеет собственных офисов в регионе, она работает через другие. В такой компании гражданин не хочет страховаться.

И одно из предложений, которое мы считаем очень важным, — систему нужно, Игорь Юрьевич, безусловно, доработать, потому что у гражданина какой-то выбор должен при этом присутствовать, и нужно какую-то в этом смысле альтернативу предложить.

Идем дальше. Собственно, об этом уже говорили. Что здесь хотелось бы отметить? Что, безусловно, владельцам мотоциклов и такси гораздо сложнее, причем в отдельных регионах просто нереально, купить полис ОСАГО, чем среднестатистическому автовладельцу. Вариаций много: очереди, бланки, непопадание на сайт и так далее. То же самое, навязывание дополнительных услуг:

всё есть — платный осмотр, дополнительные какие-то вещи в страховании. То, о чем Игорь Юрьевич говорил, совершенно справедливо. Гражданин платит существенно больше, а он не хочет этого делать. А вот о возврате и о том, что он может в "период охлаждения" отказаться, большинство людей, к сожалению, не знает.

Кроме этого, мы людей спросили о КБМ, потому что это сегодня тот инструмент, который обеспечивает справедливость, должен обеспечивать. То, что знают хорошо, не вызвало вопросов. Самые, на мой взгляд, проблемные — две последние позиции. Почти 40 процентов респондентов не знают, как проверить, правильный КБМ или нет. Это говорит о том, что те 80 тысяч жалоб (из которых большинство — все-таки на КБМ), которые приходят в службу по защите прав потребителей Центрального банка, — это вообще далеко не предел, что на самом деле этих ошибок в пользу страховой компании существенно больше, и часто граждане, даже зная, просто не жалуются, потому что суммы не такие большие.

И, наконец, 25 процентов респондентов, то есть четверть, не знают, что делать в случае, если КБМ нужно исправлять, если ошибка уже выявлена, и это, в общем, достаточно непростая история, потому что это могло быть давно, еще до царя Гороха и так далее.

Мы спросили людей, как они относятся к этим разговорам о реформе. Это было достаточно показательно тоже. Конечно, однозначно люди воспринимают (50 процентов, видите?)... доверия нет, реформа ассоциируется с тем, что будут подняты цены (вот этот график). Но вместе с тем мы, честно сказать, удивились, что 50 процентов. Можно было ожидать, что вот этот предсказуемый и самый (как в той игре в телевизоре) популярный ответ на улицах будет гораздо более частым. В общей сложности почти 20 процентов

(15,3) считают, что что-то нужно делать, потому что в том числе устали от недоступности полисов, от того, что не очень хорошо это работает, плохо идут выплаты.

Люди всё понимают на самом деле. Многие понимают, что этот баланс — увеличение выплат, стоимости автозапчастей, изменение автопарка (извините, иномарок сегодня гораздо больше, чем их было)... Люди понимают, что все это, в общем, не просто так, но они хотят справедливости. И вот это очень важная история. Мне кажется, здесь на этом нужно отдельно остановиться.

Буквально два слова я скажу про наши предложения. Мы, безусловно, поддерживаем это разумное движение в сторону либерализации. Я подчеркиваю: оно не должно превратиться в очередное повышение тарифов, потому что очередное повышение тарифов быстро будет "съедено" и страховым рынком, и автоюристами, и так далее.

Нам кажется очень важным желание гражданина получить справедливость. Именно поэтому мы предлагаем сделать так, чтобы человек, купивший полис ОСАГО, чувствовал себя защищенным. Ведь подумайте только: человек покупает обязательный (коллеги-законодатели, в силу закона) полис, он заплатил свои деньги, он исполнил закон. Он считает, что имеет право рассчитывать на то, что это сделали все. И в тот момент, когда он вдруг попадает в ДТП и виновник не имеет полиса, у него начинается, в общем, вот эта долгая итерация по судам. Однозначно это дискредитирует не только, извините, систему ОСАГО (понятно, что он недоволен тут и страховым рынком, и работой конкретной страховой компании), это дискредитирует законы государства. Давайте об этом подумаем. Государство заставило его купить этот полис. Поэтому мы настаиваем на этом предложении. Мы считаем, что очень важно эту

задачу решить. Человек, добросовестно исполнивший закон, должен иметь гарантию такой защиты.

Про автоюристов. Сложная тема, мы на слушаниях говорили о ней по-разному — мошенники, не мошенники... МВД видит очень маленький процент, потому что они видят только реальные страховые мошенничества, и это понятно, это нормальная позиция силового ведомства. Знаете, там, где формально даже закон не нарушен, это не их зона ответственности, поэтому все эти продажи услуг их не интересуют.

При этом гражданин реально... Вот спросите любого на улице, удовлетворен он этой системой, когда с помощью штрафа в 50 процентов кого-то стимулируют помогать? Нет, потому что

аварии. Давайте опираться на статистику. Давайте посмотрим цифры. Если есть — отлично. Давайте посмотрим цифры, потому что реально есть... Конечно, это не мощность двигателя, не коррелирует никак с авариями... Но вот реальные нарушения правил и штрафы — сегодня же это все, извините... данные же есть. Интерфейс сделать, который будет одно с другим соотносить, — проблемы никакой вообще нет с этим делом. Давайте реально апеллировать к статистике. Пусть полис стоит дороже для тех, кто реально хуже водит и кто реально показывает... Конечно, какой-то возрастной ценз должен быть действительно, но он не может быть, наверное, определяющим. Это не очень справедливо.

И последнее — такси. Это не только проблема этого бизнеса. Я понимаю, что они меня сейчас любить не будут, но мне кажется, что вопросы либерализации нужно двигать...

С МЕСТА

(Микрофон отключен.)

В.В. КЛИМОВ

Пока нет, пока возят. Пока возят.

Нужно начинать там, где бизнес. С бизнесом можно и нужно договариваться. Давайте либерализацию двигать в первую очередь на этом рынке, потому что это ненормально, когда незастрахованным пассажир оказывается. Когда машина выезжает с полисом, который был куплен как полис просто частного автотранспортного средства, и потом наступает страховой случай (а они эксплуатируются в 10 раз интенсивнее, чем обычные машины, и, естественно, аварийность выше), и пассажир в том числе оказывается без соответствующих вещей — это все ненормальная история. Поэтому здесь, на мой взгляд, это как раз тот самый канал, где две коммерческие истории договорятся друг с другом. Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое, Виктор Владимирович. Очень многие вещи, конечно, берут за живое. Мне особенно интересно соотношение Вашего выступления с выступлением заместителя Председателя Центрального банка, который упомянул о видеофиксации. Когда мне меняют балл в зависимости от того, являюсь я тем, кто совершил аварию, или нет, — это я понимаю, а как при этом видеофиксацию... я совершенно не понимаю. У меня за этот год четыре штрафа за превышение скорости на 20 километров в час, и ни в одном из четырех случаев я за рулем не был (это моя машина, числится на мне). Вот как вы после этого будете... я не очень понимаю, но это, надеюсь, Центральный банк посмотрит.

С МЕСТА

(Микрофон отключен.)

Е.В. БУШМИН

Мне кажется, Игорь Юрьевич сказал, что в деталях такое кроется, что мы провозгласим, а потом окажется, что все совсем не так, как есть на самом деле. Поэтому надо очень внимательно смотреть. И к такой особенности вы тоже присмотритесь, наверняка у вас есть обращения, связанные со штрафами, и не только по этому поводу. Система компьютерная, система допускает большое количество ошибок, исправление этих ошибок в принципе невозможно.

РЕПЛИКА

(Микрофон отключен.) Через суд, очень сложно...

Е.В. БУШМИН

Да, пожалуй. Ну, сейчас мы примем, наверное, решение освободить судей еще и от НДС по квартирам, и тогда, может быть, им будет легче работать. *(Смех в зале.)*

Итак, Олег Владимирович, у нас здесь слушания, Вы-то должны были слушать, и мы даем Вам время свое "фе" по поводу всего этого высказать.

О.В. ЦЕПКИН

Спасибо, Евгений Викторович.

Уважаемый Николай Александрович, уважаемые коллеги и участники парламентских слушаний! Учитывая, что сказать хотелось на самом деле много, но предыдущие коллеги – докладчики уже действительно очень широко озвучили и проблематику, и предложения, как эти проблемы решать, я выскажу буквально пару-тройку идей, или тезисов, через призму административных правонарушений, в частности, как ведут себя страховые компании или брокеры.

Несмотря на все принимаемые федеральным законодательством, регулятором меры, граждане все еще не всегда могут заключить договор обязательного страхования, есть определенные проблемы. Граждане сталкиваются с ненадлежащим поведением и разными ухищрениями страховых компаний, выраженными в предъявлении дополнительных услуг, длительной процедуре умышленного затягивания и создания искусственных очередей, отказе в заключении договоров и еще целом ряде нарушений.

Я напоминаю, что у нас есть соответствующая статья в Кодексе об административных правонарушениях, в которой предусматривается административная ответственность в виде штрафов. Для должностных лиц за эти правонарушения предусмотрен штраф в размере от 20 до 50 тыс. рублей, для юридических лиц – от 100 до 300 тыс. рублей. Тем не менее статистика неумолимо говорит о том, что количество этих

правонарушений остается очень большим, а в каких-то регионах оно увеличивается. То есть нужно понимать: или мы все-таки при такой величине штрафа недостаточно эту сумму держим, или вообще инструменты регулирования (то, что выше озвучивали) такие, что в принципе страховые компании сознательно идут на эти правонарушения. То есть механизм регулирования работает, по сути дела, неэффективно в этом направлении.

И еще один момент — умышленное неполучение владельцем транспортного средства полиса ОСАГО. То есть мы понимаем, что соответствующий штраф за умышленное незаключение договора страхования — всего-навсего 800 рублей. То есть эта сумма, если смотреть с точки зрения года, когда действует полис, несопоставимо мала в сравнении с затратами даже на минимальный полис.

И я даже на своем примере могу сказать, когда добросовестный страхователь попал в дорожно-транспортное происшествие, а второй участник умышленно не застраховал транспортное средство и является при этом еще и виновным, и всё, возмещение получить проблематично и просто даже невозможно. Суды, ГАИ, ГИБДД отказываются помогать, страховые компании тоже отказываются, потому что у них нет такого лица, кто не застраховался. Вопрос нерешаемый. А пообщавшись со страховыми компаниями, я могу сказать, что просто поголовная практика, когда умышленно не страхуют транспортное средство, особенно молодежь, кто только приобрел его, и так далее.

Эту проблему нужно решать. Варианты решения мы с вами уже слышали, например через видеофиксацию. Но такая ситуация у нас не во всех городах. В центральных городах это распространенная история — большое количество видеокамер. Чем дальше от Москвы отъезжаем, в глубинку, у нас где-то минимизировано количество

видеокамер и, соответственно, возможность видеофиксации, но тем не менее они есть.

Е.В. БУШМИН

А что вы собираетесь видеофиксацией контролировать? Заключен ли договор?

О.В. ЦЕПКИН

Нет. С помощью видеофиксации соответствующая база данных ГИБДД видит транспортное средство, в режиме сопоставляет с базой.

Е.В. БУШМИН

Продолжать развивать систему, которую уже регулятор (и не только регулятор) предложил заменить на другую, – наверное, не самое лучшее предложение. Вы подумайте, потому что если они предлагают перейти на страхование водителя, то с помощью видеофиксации будет проблематично проверить это. Это будет связано с тем, что вы увидите машину, но не увидите водителя.

О.В. ЦЕПКИН

Согласен, да. Но тем не менее какие-то варианты нужно искать, в том числе технические средства.

Это все, что я хотел сейчас сказать, учитывая, что много чего уже сказали. Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое.

Мы из лучших побуждений всё пытаемся здесь... особенно члены Совета Федерации хотят как лучше. Главное – чтобы мы все время здесь находились в каком-то контакте с регулятором, не только с регулятором, но и с теми организаторами на этом рынке, которые есть. В том числе Игорь Юрьевич проявляет самое активное участие во всем этом деле. Надо все-таки посмотреть, и если мы

примем какую-то позицию, то тогда надо этой позиции следовать. А если мы по-прежнему будем накладывать всю финансовую ответственность на тех, кто не совершает аварий, то, наверное, мы никак не выйдем из этой ситуации. Я согласен.

У нас присутствует председатель правления некоммерческого партнерства "Гильдия актуариев" Владимир Викторович Новиков.

Пожалуйста, Владимир Викторович.

В.В. НОВИКОВ

Добрый день, уважаемые коллеги! Я представляю профессию, которая уже несколько раз упоминалась, говорилось, что тарифы должны быть посчитаны актуариями, актуарии должны что-то обосновать. Я могу сказать, что еще в 2014 году, когда был серьезный пересчет первой тарифной сетки, которую тоже делали с применением актуарных расчетов, мы, как саморегулируемая организация, высказали свое предложение, что дальнейшие шаги нужно делать именно в сторону освобождения тарифов и либерализации. И это не только из-за того, что возникают те проблемы, о которых мы говорили, доступности и так далее. На самом деле актуарий – это не просто человек, который рассчитывает, мы можем рассчитать все что угодно. Любой расчет – это исходные данные, методика и интерпретация. Но если мы говорим об индивидуальных тарифах, то индивидуальные тарифы – это синоним гибкости. Если мы говорим о гибкости, то, если бы сейчас уже работала система индивидуальных тарифов, те результаты, которые в первом и втором кварталах показали страховщики, уже сегодня были бы отражены в тех полисах, которые продаются на рынке.

А система, которая сейчас существует... Для того чтобы нам пересчитать тарифы, нужно издать новые указания, до этого нужно провести одно, два или три альтернативных актуарных исследования,

после этого тарифы внедряются, распространяются на рынок. Проходит год, и через год оказывается, что ситуация поменялась: изменились макроэкономические факторы, изменились в ту или иную сторону степень и качество вождения водителей в тех или иных регионах. И опять у нас получается система с принципиально сильным запаздыванием. Мне кажется, что период, когда можно указаниями Центрального банка регулировать тарифы и говорить, что мы идем к централизованным тарифам через сохранение существующей системы.... кажется, что уже об этом говорить невозможно.

Поэтому наше предложение, как профессионального сообщества в области оценки финансовых рисков, заключается в том, что надо двигаться к тому, чтобы, вообще говоря, на уровне Центрального банка, Правительства регулировать только минимальный уровень тарифов. И цель этого регулирования – только обеспечить надлежащую надежность страховых компаний. То есть задача не в том, чтобы посчитать максимально точно для всех автовладельцев тариф на государственном уровне, а в том, чтобы определить именно тот минимум, ниже которого начинается то, что называется словом "демпинг". Вот минимальный порог для демпинга – это задача, которая должна контролироваться на уровне всей отрасли, это обеспечение самого базового, я считаю, права страхователя – получить доступ к надежной страховой компании. Все остальное должно регулироваться на уровне взаимодействия "конкретная страховая компания – конкретный страхователь".

И, я вас уверяю, все знают, что в части КАСКО, так сказать, в свободном режиме уже применяются и телематические устройства, и факторы, никак не связанные с территорией. И все делается ради того, чтобы действительно тот носитель риска – застрахованное

лицо, у которого риск выше, платил больше, а тот, у кого он меньше, платил меньше. Никаких больших велосипедов здесь изобретать не надо. Но попытка изобрести этот индивидуальный тариф, сохраняя систему, по сути, государственного регулирования тарифов, — мне кажется, это тупиковый путь.

И, собственно, повторяю: суть наших предложений в том, чтобы двигаться в сторону минимальных тарифов, которые обеспечивают отсутствие демпинга и возможности возникновения проблемных страховщиков, которые будут убегать с рынка, а все остальное, все усилия направить на то, чтобы индивидуальные тарифы определялись с каждой компанией. При этом мы знаем, что уже сейчас хороший уровень контроля платежеспособности со стороны Центрального банка, вводится новый режим Solvency II и так далее. Это тот механизм, когда действительно каждый институт будет выполнять свою функцию: Центральный банк — контролировать платежеспособность, актуарии внутри страховых компаний или в сообществе — делать расчеты, и уже на уровне взаимоотношений "клиент — страховая компания" будет определяться наиболее оптимальный тариф, в том числе с учетом конкуренции. Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое. Радикальное предложение. Но, по-моему, у нас такая система есть в КАСКО, если я не ошибаюсь. Распространять систему, которая есть в КАСКО, на обязательное — ну, наверное, это... Тогда давайте отменим обязательность. Отменяем обязательность — тарифы какие угодно, вводим обязательность — тариф регулируется государством.

Другой разговор — мы вас призываем все-таки не к такому радикальному изменению, мы вас призываем вот к чему: напишите

нам формулу, которая реально будет... Вы – актуарии, те, кто считает, напишите нам формулу так, чтобы при тех ограничениях, которые Центральный банк, как регулятор, ввел, правильно рассчитывать: этому – мало, этому – много. Вот идея все-таки такая.

Нет, я не против ваших радикальных предложений, мне это все очень нравится, потому что нереально... Посмотрите еще и в этом направлении. Может быть, вы, как главный расчетчик всего этого дела, сможете все-таки вывести пусть длинную (пусть она будет на три страницы), но формулу такую ("формулу любви", знаете, да?)... Спасибо.

С МЕСТА

Типа пенсионной формулы.

Е.В. БУШМИН

Да, чтобы всем было совсем непонятно – типа пенсионной.
(Смех в зале.)

Но интересно, очень интересно. В общем, главное – руки не опускайте, потому что может выглядеть так ваше предложение, что вы уже опустили руки и сказали: "Ну, слушайте, вообще невозможно с вами тут работать по ОСАГО. Давайте-ка мы перейдем к свободным тарифам". Чтобы это так не выглядело, вы все-таки с нашим регулятором как-то "потрите" что-нибудь, да? Спасибо.

И далее у нас – наука. Я считаю, что тут надо обязательно обратить внимание (мы до этого говорили о практике)...

Константин Николаевич Корищенко, заведующий кафедрой РАНХиГС. Я думаю, что мы сейчас что-нибудь полезное услышим.

К.Н. КОРИЩЕНКО

Спасибо большое за предоставленную возможность. Я вообще-то, как представитель науки, должен был тут лекцию подготовить на часик с сотней слайдов.

Е.В. БУШМИН

Ну да.

К.Н. КОРИЩЕНКО

Но поскольку я сам себя...

Е.В. БУШМИН

Нет, на часик я могу... мне не надо для этого готовиться, а вот уложиться в пять минут — надо было месяц для этого готовиться. Понимаете?

К.Н. КОРИЩЕНКО

Поэтому я, собственно, сознательно не стал делать слайды, чтобы не тратить время.

Результат нашего исследования, которое мы провели по рынку ОСАГО, включал в себя две базовые проблемы: первая — это проблема сравнительного анализа либерализации аналогичных рынков в других странах; вторая — это анализ статистических данных, накопленных уже на российском рынке на практике вождения российскими автомобилистами российских автомобилей (ну, "российских автомобилей" не совсем корректно говорить — любых автомобилей).

Первое. Я хочу напомнить, что вообще-то ОСАГО возникло прежде всего как механизм (я имею в виду, в мире) подтверждения платежеспособности водителя. Например, в первых практиках, которые применялись в Соединенных Штатах Америки, которые первыми начали это внедрять, водитель должен был с собой возить выписку из банка о том, что у него есть деньги на счете, чтобы расплатиться в случае чего. Это я просто напоминаю, для чего все это вообще в принципе было изобретено и нужно.

Либерализация проходила в разных странах по-разному, но везде сопровождалась одним и тем же эффектом (вот Игорь

Юрьевич отразил на слайде, в других странах слайды похожие). При процессах либерализации, которые, кстати, были достаточно быстрыми, сначала происходил всплеск роста стоимости (где – 10, где – 15 процентов), и потом – постепенное ее снижение. Поэтому в этом смысле надо вспомнить историю, и научную, и практическую, тех, кто жил в Советском Союзе, что дефицит возникает всегда там, где пытаются регулировать цены. ОСАГО лишний раз подтверждает на себе справедливость этой истины как на практике, так и в теории.

И последний фактор, который из этой части я хотел бы упомянуть. Все-таки сравнивать историю ценообразования, будь то в Германии или будь то в Италии, с тем, что есть у нас, в России, не совсем корректно, потому что у нас все-таки присутствует достаточно большой фактор инфляции. Та же Германия, условно говоря... Когда мы сравниваем, цены росли или падали, мы же говорим о номинальных ценах, мы не говорим с поправкой на инфляцию. Поэтому все то, что здесь на слайдах было показано, имеет смысл еще раз посмотреть. Если сделать поправку на инфляцию, мы увидим совсем другую картину на самом деле по тем показателям, более, кстати, благоприятную, для того чтобы обсуждать то предложение, которое ранее было сделано.

Теперь что касается уже конкретики – статистики. Мы собрали статистику по автомобилям (примерно 30 тысяч машино-лет, то есть это примерно 10 тысяч машин за три года в среднем) и собрали статистику по стилям их вождения. И на этом основании можно сделать вывод и выдвинуть тезис о том, что действительно следует индивидуализировать тарифы, потому что, на сколько бы мы групп ни разбивали наших уважаемых водителей, везде получалась достаточно очевидная картина. Для простоты разобьем их на три группы. Условно говоря, есть большая средняя группа, которая в

среднем водит нормально и соответствует примерно среднему уровню премий, и две группы поменьше: одних 10–15 процентов, которые, что называется, хулиганы и очень много нарушают; и совсем-совсем спокойные, назовем так, корректные водители, которые вообще в принципе не склонны ни к какой аварийности.

Во-вторых, далеко не всегда можно сопоставлять сами факты аварий и стиль вождения. Поэтому здесь очень важно все-таки рассматривать стиль вождения. И, кстати, первый параметр, который однажды упоминался, – это активность. Очень сильно влияет пробег, то есть то, сколько проезжает сам человек.

Вот все наши модели начинаются с того, что мы разбиваем водителей на кластеры в зависимости от пробега, – тогда можно строить правильную модель. Поэтому пробег очень важен.

Далее. Мощность двигателя в принципе по моделям влияет отрицательно, то бишь чем выше мощность двигателя, тем меньше аварийность. То есть, как ни парадоксально, то, что заложено в сегодняшней модели ОСАГО, в общем, статистикой не совсем подтверждается.

Региональный аспект существует, присутствует. Отражается он в средних скоростях и в пробках. В этом смысле есть некая зависимость от того, где человек ездит, но это отражается в этих характеристиках.

И, наконец, тема, которая обсуждалась, – это страхование водителя и его, водительская история. Это, очевидно, рациональный путь, и технически это требует просто соответствующей поддержки со стороны автомобильного парка. Существуют уже модели автомобилей, которые можно, что называется, завести либо с прикладыванием соответствующего отпечатка, либо при наличии

определенного личного устройства и так далее. То есть все это технологически решается, и в этом смысле определение, кто конкретно был за рулем, – это скорее вопрос времени и технических решений, чем проблема, которую нельзя решить.

Поэтому вывод из того краткого выступления, которое я сделал. Либерализация в целом, как показывает мировой опыт, ведет к последующему снижению тарифов примерно в среднем на 15 процентов по отношению к значению до либерализации. И индивидуализация ведет к тому, что бремя этой оплаты более корректно, более равномерно и более справедливо распределяется по водителям. Соответственно, технические возможности сегодня собрать эту информацию уже не являются сложностью, поэтому внедрение таких моделей вполне назрело с точки зрения времени и уровня технического развития. Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Спасибо.

Я так понимаю, Константин Николаевич от науки нам подтвердил многие моменты, которые уже до этого были озвучены. Хотя, надо сказать, когда говорят, что научный подход не совсем подтверждается, обычно в итоге получается, что он совсем не подтверждается (то, что касается мощности автомобиля). Понимаете? Если уж это не подтверждается, то и не подтверждается, но наука всегда говорит: не совсем подтверждается. Но мы будем дальше двигаться в этом направлении. Здесь все более-менее ясно.

Я думаю, что уже вошел в стиль и динамику нашего разговора наш регулятор. Я думаю, что уже пора ему высказаться с учетом предварительных...

Я сейчас только понял... Может быть, нам всегда надо сначала слушать всех, а потом, в конце, слушать регулятора? Может быть, в этом есть какой-то особый смысл.

Алексей Владимирович, Вы уже кое-что послушали, можно и Вам сказать.

А.В. МОИСЕЕВ

Спасибо большое, Евгений Викторович, что Вы наконец-то выпустили опоздавшего бедолагу. А также спасибо за то, что Вы меня поставили после представителя науки, потому что, конечно, я уже думал, что мне придется здесь в осаде отбиваться. А вот наука не подвела. И первая фраза Константина Николаевича была о том, о чем я хотел долго рассказывать, а именно о том, что везде, где есть регулируемая цена, есть дефицит. Поэтому я все-таки не соглашусь с тезисом, извините, Вашим, что, пока будет обязательное страхование, должен быть обязательный государством регулируемый тариф. Я считаю, что мы должны, безусловно, поэтапно (но поэтапно не так, как при коммунизме, а так, чтобы эти этапы были видны) двигаться к полной либерализации тарифов.

Я не знаю, когда это произойдет. Меня спрашивают журналисты, я иногда говорю, что через пять лет, иногда – что через 10 лет. Но в реальности это значит, что я не знаю, когда это произойдет. Но мы должны понимать, как мы к этому придем. И, когда мы к этому придем, я уверен, что никакого роста, тем более скачка тарифов, не произойдет. Потому что мы будем идти плавно, медленно, но уверенно, чтобы в итоге все-таки прийти к тому, чтобы тарифы определялись рынком, а не бюрократами в московских кабинетах, какими бы умными и мной лично уважаемыми Центральный банк и лично Владимир Викторович ни были.

Здесь Владимир Викторович говорил о законах. Я все-таки за законы отвечаю, давайте я разовью его мысль.

У нас полностью согласованы позиции по двум законопроектам. Один из них короткий, который мы никак не можем доделать уже, честно говоря, два года. Еще Игорь Иванович Шувалов, будучи вице-премьером, нас ругал за то, что мы никак не можем его доделать. Мы, конечно, здесь надеемся на поддержку депутатов Государственной Думы и членов Совета Федерации. Это законопроект по простым, казалось бы, вещам, но которые почему-то застряли.

Первое. Давайте наконец отменим обязанность возить эту непонятную распечатку электронного полиса. Зачем это надо — непонятно. Давайте, пожалуйста, отменим. Это есть в законопроекте, который сейчас готовится ко второму чтению. Очень хочется, чтобы это произошло все-таки в этом году.

Второе. Мы хотим уточнить (и, собственно говоря, это тоже есть в законопроекте), кто является выгодоприобретателем, чтобы было более справедливо. Если, к сожалению, гражданин погиб и он оказался бы выгодоприобретателем по ОСАГО, если бы он остался жив, но он все-таки погиб, у нас есть ряд мер, которые значительно расширяют возможности для того, чтобы его наследники получали выплаты по ОСАГО. То же самое — в этом законопроекте.

Наконец, мы все-таки хотели бы привести наше ОСАГО в соответствие с международными договорами, в частности с зеленой картой, чтобы можно было покупать полисы ОСАГО иностранным гражданам в электронном виде, чтобы они, когда подъезжают к границе, уже имели этот полис и чтобы таможенники проверяли наличие полиса у всех въезжающих. Все, кто ездил за границу, знают, что на границе с той же самой Финляндией у вас проверяют полис.

В законопроекте предлагается, что российские таможенники также будут проверять полис у тех, кто въезжает в Россию. Я здесь беспокоюсь не за финнов, естественно, а за некоторых других, из других регионов, поужнее, чем Финляндия, которые часто не то что не имеют полиса, а вообще ничего не имеют. Поэтому хорошо бы, чтобы все-таки эта проверка состоялась.

Здесь Олег Владимирович, по-моему, говорил о ситуации, когда человек, который в него врезался, оказался без полиса. Часто такими гражданами оказываются лица, которые имеют иностранные номера и въехали в Россию из ближнего зарубежья. Это такие короткие технические вещи, которые у нас есть в законопроекте.

У нас возникли споры с отраслью по поводу снятия запрета на перестрахование ОСАГО, хотя, строго говоря, это является нашей международной обязанностью в рамках ВТО, чтобы ОСАГО можно было перестраховывать. Но почему-то наша отрасль с этим спорит. Я не знаю, почему она спорит, не знаю, что с этим делать. Так хочется все-таки отменить бумажную распечатку, что я даже готов пойти здесь на компромиссы в части перестраховки и оставить этот спор на потом, чтобы не задерживать уже этот законопроект.

И следующий законопроект как раз касается тарифов, который, мы надеемся, в скором времени все-таки будет доформулирован. Я думаю, что он уже практически готов. У нас полное согласие с Центральным банком и в основном согласие, мне кажется, с отраслью там, где мы все-таки предлагаем, кроме некоторых вещей, начать либерализовывать тарифообразование дальше. Это в первую очередь, конечно, относится к реформе тарифообразования в части коэффициентов.

Мы предлагаем отменить все-таки коэффициент мощности. Как только что выясняли, действительно совсем нет никакой связи,

по нашей информации и по той информации, которую нам предоставляет МВД, между мощностью автомобиля и аварийностью. Как правило, действительно, если это интуитивно, как Вы говорите, а не по статистике (статистика показывает, но интуитивно тоже подтверждается)... Когда я изучал статистику, мне говорили: если статистика противоречит вашей интуиции — значит, у вас неправильная статистика, поэтому вы можете построить модель, по которой, как говорил тоже профессор, у вас будет показано, что появление в доме памперсов приводит к появлению детей. То есть зависит от качества статистики, естественно, да, но интуитивно тоже так. Обычно более мощная машина имеет лучшую пассивную безопасность, лучшие тормоза и так далее, поэтому здесь, конечно, интуитивно понятно, почему никакой связи нет. Это первое.

Второе. Мы все-таки против коэффициента преимущественного использования. Мы не очень понимаем, что такое преимущественное использование, честно говоря. Понятно, что это... Я уже говорил об этом много раз — мне не нравится, когда мы сублимируем борьбу с мошенниками и другими вещами и таким образом захватываем большое количество других, невиновных граждан. Это мне напоминает... Есть (сейчас другая тема) целый закон, в котором написано про одно, но он, в частности, делает другое, поэтому давайте мы за счет того, что он есть, выловим несколько мошенников, а за это вся страна будет сдавать какую-то отчетность. То есть примерно то же самое и здесь — да, есть субъекты, в которых мошенников больше, чем в других субъектах, поэтому давайте мы будем все эти субъекты наказывать. Но, во-первых, не понятно, что делать, когда аварии происходят на федеральных трассах, за пределами... то есть не то что не понятно, что делать, а не понятно, почему наказываются люди, определяется

по местонахождению, по субъекту стоимость полиса в случаях, если, как часто это бывает, аварии происходят на федеральных трассах, вдалеке от родных субъектов. Во-вторых – когда люди получают номера, едут из одного субъекта в другой, чтобы получить там номера, чтобы потом сказать, что они к другому субъекту приписаны.

Кроме того, строго говоря, это такая норма... В Конституции записано, что у нас условия ведения бизнеса должны быть одинаковые во всех субъектах. Я, конечно, понимаю, что у нас и пенсии разные в разных субъектах, и другие вещи, но, с другой стороны (согласен, что это немного притянута за уши), на мой взгляд, в этой части получается немножко нечестно.

То есть мы считаем, что от этого коэффициента надо отходить, но, естественно, надо давать страховым компаниям больше возможностей в части того, чтобы наказывать именно тех людей, которые недобросовестно себя ведут. Конечно, это относится и к совершенствованию коэффициента бонус-малус, и к тому, чтобы страховые компании имели возможность подстраивать коэффициенты под свою бизнес-аудиторию и, вообще говоря, чтобы внутри коридора у нас свобода страховщиков в установлении тарифа была значительно больше, чем сейчас, что даст возможность страховым компаниям значительно лучше подстраивать конечный тариф для конкретного водителя под конкретные, во-первых, навыки, во-вторых – привычки, в-третьих – склонность или несклонность к мошенничеству конкретного гражданина.

Что касается видеофиксации и нарушений. Да, конечно, эта проблема сейчас достаточно масштабная. После того как отменили письменные и тем более нотариально заверенные доверенности, вообще не понятно, кому машина принадлежит и кто на ней ездит. Это действительно носит массовый характер – когда машина

принадлежит одному человеку, а ездит на ней другой человек. И, действительно, зачем наказывать того человека, которому машина принадлежит?

Есть два ответа на этот вопрос. Если человек доверил свою машину другому человеку, а он погнал со скоростью 500 километров в час, в следующий раз он не будет доверять такому человеку машину. Это первое.

То есть если Ваш, Евгений Викторович, водитель превышает скорость, кто-то должен нести за это ответственность. Если это Ваш автомобиль, то Вы, а Вы, наверное, будете вычитать у него из зарплаты или еще что-то такое... То есть какие-то такие вещи, которые... То есть автомобиль – это...

Е.В. БУШМИН

Нет, вы о разных вещах говорите. Одно дело – нарушение, а другое – авария. В аварии всегда видно человека, там обязательно человек присутствует, а вот в этих видеофиксациях он не присутствует. Я не против этого, Вы неправильно... Все зависит от того...

Вот Вы начали с чего? Надо полную либерализацию этого тарифа... А потом аккуратно спустились на законодательство, в котором вы закрываете, исправляете, улучшаете отдельные вещи, понимаете?

А.В. МОИСЕЕВ

В том числе либерализуем тариф, да. Частично, да.

Е.В. БУШМИН

Да, но полная либерализация и просто отдельные ее элементы – по-моему, это разные вещи. И здесь то же самое. Мы должны идти по этому пути, в том числе и в части фиксации, но просто надо это делать такими шагами... Штраф за превышение

скорости — это одно, а какие-то более серьезные вещи — тут уже начнутся всякие конституционные вопросы, понимаете?

А.В. МОИСЕЕВ

Я согласен, потому что, собственно говоря, то, что мы сейчас предлагаем, — это как раз тяжкие нарушения, зафиксированные сотрудником ДПС, то есть когда установлен факт опьянения, установлен факт движения по "встречке", причем сотрудником, и так далее, и тому подобное. То есть остановил сотрудник, установил, что данное конкретное физическое лицо — водитель был за рулем, совершил такое тяжкое нарушение, за которое... Ну, нет такого понятия, как "тяжкое нарушение ПДД", но мы все под ними понимаем те, за которые предполагается лишение прав, то есть вот такого рода — движение по "встречке", превышение скорости больше чем на 60 километров в час, вождение в состоянии опьянения, проезд железнодорожного переезда на запрещающий сигнал и еще несколько случаев.

Я просто считаю, что в конце концов надо идти дальше, потому что автомобиль — это средство повышенной опасности. Если я не спрятал ключи, у меня ребенок сел и куда-то врезался — это моя ответственность все равно, правильно? И то, что ребенок без моего ведома стащил ключи, никак мне не поможет.

То же самое и здесь. Если я дал ключи от машины...

Кстати, есть же даже эта норма, она уже закреплена в КоАП: если я передал ключи, допустил до управления пьяного человека, это не только ответственность этого пьяного человека, но и моя ответственность. Поэтому, мне кажется, в этом смысле надо двигаться в этом направлении. Я считаю, что, если мы убираем вот эти эрзац-антимошеннические коэффициенты, надо тогда давать страховым компаниям право наказывать людей, которые не эрзац-

мошенники, а действительно мошенники. Но это этап не этой осени и даже не следующей весны, это будет следующий этап. Пока мы предлагаем остановиться на тех, при которых сотрудник ДПС остановил и выявил нарушение, в качестве наказания за которое предусматривается в том числе лишение прав.

Собственно, вот это основные предложения.

Я действительно рад, что выступаю, послушав коллег. В этом смысле было действительно интересно. Я удивлен количеству публичных мероприятий с неизменно высоким вниманием прессы к этой теме – ОСАГО. У нас, вообще, на страховом рынке много других проблем. Куда ни посмотри – их полно. ОСАГО тем не менее привлекает больше всего внимания, конечно, потому что это страховой полис, который входит в каждый дом, но еще и потому, что... Вот сколько я работаю в Министерстве финансов (уже 6,5 лет), столько лет мы совершенствуем ОСАГО, и каждый раз у нас окончательное совершенствование. Я в 2012 году пришел, и в начале 2013 года мы тогда приняли закон по коэффициенту бонус-малус, по-моему, и по коэффициентам (я уже даже не помню). Потом был вот этот претензионный порядок, потом были эти 5–10 дней, потом было натуральное возмещение, потом еще незнамо что. Сейчас мы опять...

Я что хочу сказать? Я хочу закончить тем, с чего начал. Я все-таки с Константином Николаевичем согласен. Пока мы будем регулировать это в таком объеме, как мы сейчас регулируем, у нас постоянно будет проблемная тема, постоянно люди будут приходить и жаловаться, постоянно мы с вами будем собираться здесь, на площадке Государственной Думы, как на прошлой неделе, и обсуждать все это, переливать из пустого в порожнее. Да, мы будем

улучшать здесь, улучшать там, но это будет как советский Госплан, я извиняюсь.

Е.В. БУШМИН

Я понимаю.

А.В. МОИСЕЕВ

Не сейчас, согласен. Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Я понимаю, но только такой момент... Всегда же все где-то выливается. Вот сейчас несоответствие ОСАГО тому, что происходит на рынке, выливается сюда, в обсуждение, в изменение тарифов, в законы. А если вот так мы сделаем, то это может вылиться уже не сюда, а на выборы, на улицу и так далее. Тут надо всегда знать предел. Ну, давайте сейчас попробуем, я не знаю, тарифы на газ освободить, и он поставит мировую цену, какую хочет. И что тогда мы с вами будем делать? Ничего не будем делать, мы уже никому не интересны будем. Автоматы, пулеметы, пистолеты – вот что будет интересно. Понимаете? Я считаю, что тут всегда надо где-то до какого-то момента... Вот мы уже не можем ничего сделать – тогда все, дальше делаем что хотим. А если мы еще можем, если у вас еще есть предложения, и я вижу, что эти предложения, кстати, коррелируются с теми предложениями, которые рынок в том числе делает, значит, надо продолжать это делать, и "война" закончится. Помните, у Жукова все время спрашивали: "Когда война закончится?" Вот Вы как Жуков сейчас для нас. Когда "война" закончится? Вот когда используем все, что возможно, тогда она и закончится. Спасибо большое.

И мне хотелось бы послушать несколько мнений в прениях, очень коротких. Вот у меня уже записавшиеся есть, а потом...

Владимир Юрьевич Скворцов, "АльфаСтрахование".

Он здесь? Да, здесь.

Пожалуйста, начнем с Вас.

У меня еще записаны Шкуматов Петр Михайлович, Журавлёв Дмитрий Анатольевич и Уфимцев Евгений Владимирович. А дальше уже по времени.

В.Ю. СКВОРЦОВ

Добрый день! Я очень коротко хотел сказать два слова про некоторые вопросы совершенствования рынка ОСАГО. Большое спасибо за предоставленную возможность выступить.

Вы знаете, я подготовил, как говорится, некоторые тезисы. В общем, сегодня очень многое было сказано, поэтому я хотел бы, наверное, сказать от имени клиентов. Потому что если мы говорим про то, что хотят клиенты сегодня... Виктор Владимирович тоже об этом говорил – что поддерживают реформу ОСАГО около 30 процентов, 50 процентов считают, что, возможно, будет повышение цен. Но если задать клиентам вопрос, хотят ли они получать справедливую цену, хотят ли они получать скидки, если они страхуются в компании 5–10 лет, имеют полис страхования имущества физических лиц и так далее, то я вас уверяю, что 100 процентов захотят это сделать. И сегодня тоже говорили, что на рынке КАСКО ситуация... Может быть, 35-процентный дисконт – это довольно удивительно, тем не менее такая возможность в принципе существует у клиентов – пойти в одну страховую компанию, потом пойти в другую страховую компанию, сравнить цены, сравнить условия и выбрать то, что им наиболее приемлемо, наиболее интересно и с точки зрения цены, и с точки зрения рисков.

В страховании ОСАГО, к сожалению, тот принцип, о котором мы сегодня говорим, "высокий риск – высокая цена, низкий риск – низкая цена", к сожалению, пока работает неидеально. Если

говорить об истории (мы сегодня говорили, что уже 15 лет рынку и за это время он прошел огромный путь, создана мощнейшая инфраструктура), этот принцип реализовывался с помощью системы коэффициентов, о чем мы тоже сегодня много раз говорили. Мы постоянно их изменяем, совершенствуем, уточняем. И в этом, наверное, тоже, в некотором смысле, наше... Так и надо было делать, потому что 15 лет назад не было ни статистики, ни информации, и, наверное, это был единственно возможный способ установить очень четкие, понятные формулы, от которых страховые компании (и клиенты, соответственно) не могли отойти.

Сегодня, как мне кажется, наиболее важным, фундаментальным, совершенно новым этапом совершенствования рынка может стать постепенный переход к либерализации тарифа. И здесь я бы хотел сказать, что мы, конечно, выступаем за полную и неотвратимую либерализацию цен и так далее, но понимаем, что это, во-первых, невозможно, а во-вторых, наверное, и не нужно сегодня делать. Потому что та система коэффициентов, которая сложилась и к которой в принципе привыкли и рынок, и потребители, в общем, тоже имеет место быть, и ее можно и нужно совершенствовать. То, о чем мы сегодня говорили, — это переход на единый КБМ по

взаимодействия страховой компании с клиентом. И вот это, поверьте...

Может быть, покажется, что это шаг такой, не очень значительный, потому что мы в рамках тарифного коридора даем возможность устанавливать тариф — не вообще любой тариф, а только в рамках коридора. Но поверьте, что этот шаг, с нашей точки зрения, революционным образом просто изменит рынок и те проблемы, о которых сегодня мы говорим (это и доступность, и дополнительные страховые продукты, которые мы стараемся продать клиентам), если не совсем исчезнут, то будут скорее поводом для воспоминаний, чем предметом обсуждения в парламенте, в Совете Федерации, и так далее. Потому что, конечно, вот этот персонализированный, индивидуальный тариф даст возможность взаимоотношениям между страховой компанией и клиентом выйти на абсолютно другой качественный уровень.

Мы начинали эту дискуссию с Центральным банком, с Министерством финансов уже пару лет назад, но нам кажется, что сегодня уже, как говорится, медлить нельзя, потому что даже вот это изменение все равно потребует постепенного перехода, внимательного анализа того, что произошло, рассмотрения ситуации, которая будет складываться со средним тарифом, с тем чтобы дальше уже с учетом этой динамики, с учетом этого опыта переходить на следующие этапы реформы. Поэтому это надо делать сегодня.

И нам кажется, что действительно сегодня мы обсуждаем важную очень историю — фундаментальную возможность для того, чтобы сделать рынок страхования честнее, лучше, справедливее для клиента. Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Владимир Юрьевич, ну, Вы же заметили, что у нас регулятор еще более либеральный, чем даже Вы. Понимаете? Он даже предлагает еще дальше двигаться. Я думаю, что после этого нашего заседания Вы найдете понимание с регулятором, и идею об индивидуальном тарифе они как-то воспримут. Будем это записывать в наши рекомендации и спросим, как регулятор на это реагирует. Хорошо?

В.Ю. СКВОРЦОВ

Спасибо.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое.

Петр Михайлович Шкуматов, пожалуйста.

П.М. ШКУМАТОВ

Уважаемые друзья! Спасибо, что дали мне выступить на тему ОСАГО. Я представляю движение "Синие ведерки". Это движение автомобилистов (несколько сотен тысяч человек участвуют в нашем небольшом "междусобойчике"), и я хотел бы сегодня привести вам некоторые цифры.

Во-первых, страховые компании абсолютно верно говорят о том, что 85 процентов водителей являются добропорядочными, не заслуживают никакого повышения тарифов, а, наоборот, заслуживают даже понижения тарифов. В то же самое время группа риска – это 15 процентов водителей, которые делятся, в свою очередь, по правилу Парето на 12 процентов водителей, которые еще поддаются какому-то воздействию и исправлению, и 3 процента – это абсолютные маргиналы, которые, к сожалению, представляют угрозу на дорогах для всех нас.

На петербургском форуме в 2017 году озвучивалась цифра, что маргинальная часть автомобилистов ответственна за половину

аварий, во всяком случае, по статистике одной из страховых компаний. Соответственно, на текущий момент эта цифра подтверждается многими косвенными источниками.

Например, все знают, что в Москве была проведена большая работа (неоднозначная, но тем не менее она была проведена) по поводу нарушения правил парковки. Так вот, за все эти годы наказанию в виде эвакуации было подвергнуто порядка 400 тысяч "уникальных" водителей из 3 миллионов активных пользователей автотранспорта в Москве. Это как раз составляет приблизительно 13 процентов.

Аналогичные замеры делали мы, когда анализировали количество нарушителей в потоке автотранспорта. Мы делали это по методике обработки видеоданных. У нас получились цифры, что порядка опять же 2–3 процентов водителей действительно ведут себя маргинально, угрожают другим участникам дорожного движения.

Я полностью поддерживаю переход ОСАГО на водителя. Это решит очень много проблем, в том числе и с коммерческим транспортом, особенно если будет вестись соответствующая история водителя. На текущий момент мы знаем ужасную ситуацию в такси, когда туда попадают люди, которые сами по себе представляют угрозу для общества, и не только за рулем.

Но я хотел бы обратить внимание на другое. У нас есть Шкуматов, который перед вами сейчас выступает: я за всю свою водительскую историю попал по своей вине в аварию один раз, и то только тогда, когда начинал ездить самостоятельно. Это была мелкая царапка, и после этого я по своей вине в аварию ни разу не попадал. В то же самое время есть такой "замечательный" пример в Воронежской области – семейная пара, которая за два года попала в аварии 42 раза. Я не поленился и посчитал стоимость полиса

ОСАГО. И вы будете удивлены, но Шкуматов платит больше, чем те люди. Я не знаю, как это охарактеризовать: либо это страховое мошенничество, либо это просто абсолютно чудовищное поведение, которое должно заканчиваться для таких водителей отстранением от руля, пусть пользуются общественным транспортом.

Так вот, самое неприятное то, что присутствующий один из руководителей компании "Ингосстрах", клиентом которой я являюсь, не может предложить Шкуматову индивидуальный тариф. Не может. Просто это запрещено, несмотря на то что я добропорядочный человек и веду себя за рулем абсолютно адекватно. И такая же ситуация касается всех остальных. Ну, ладно, это я высказал общую точку зрения, наверное. Конечно же, тариф должен быть максимально индивидуальным, персонализированным, переведенным с машины на водителя.

Риски. Я бы даже сказал, пробоина такая в этой логике. Риски следующие. Вот у нас есть эти 3 процента маргиналов (ну, 5 процентов), которые ответственны за половину аварий. Завтра, когда они узнают реальный тариф на ОСАГО, что они должны будут платить не 5 тыс. рублей, а 50 или 100 тысяч (а это, кстати, будет абсолютно справедливая оценка), они просто перестанут покупать полис. Дальше что произойдет? У страховых компаний все резко станет хорошо, потому что половина аварий просто уйдет из статистики (ну, или какая-то значительная часть). А вот, как Виктор Владимирович правильно сказал, добропорядочные водители, которые купили полис, начнут все чаще и чаще попадать в аварии с теми маргиналами, которые помимо того, что полис не купили, так еще и на дорогах ведут себя абсолютно неадекватно. Над этой историей надо подумать очень глубоко. Как мне кажется, защита

добропорядочных граждан должна быть увязана с общей реформой ОСАГО, с этим этапом реформы ОСАГО.

Также я хочу отдельно напомнить всем, что у нас есть прекрасный способ отделения плохих водителей от хороших – это ГИБДД. ГИБДД каждый год ловит почти 400 тысяч пьяных водителей или водителей, находящихся в состоянии наркотического опьянения.

За годы действия статьи 264.1 (это "повторная пьянка") 109 тысяч водителей получили судимость, то есть понесли уголовную ответственность за повторное нахождение за рулем в состоянии алкогольного опьянения. Очевидно, что эти водители и составляют ту самую маргинальную группу, которая должна находиться под особым контролем, и полис для них должен стоить очень дорого. Но на текущий момент водитель, который имеет судимость, допустим, в Крыму, после того как он получает свое водительское удостоверение обратно, он платит за полис ОСАГО в три раза меньше, чем Шкуматов. В три раза! Ну, вы сами понимаете, что это абсурд, такого быть не должно.

И поэтому я полностью поддерживаю идею усложнения формулы и внесения в нее грубых нарушений правил дорожного движения, которые были связаны с лишением прав. Человека могли даже не лишить прав – штраф назначить (там есть альтернатива – 5 тысяч), но это нарушение четко зафиксировано: кто конкретно сидел за рулем, обстоятельства нарушения, и решение было принято в судебном порядке. Соответственно, нет никаких сомнений в том, что для такого человека должна быть назначена какая-то повышенная степень риска. Это, кстати, будет абсолютно корректно. Почему? Потому что у нас 86 процентов всех аварий происходит по вине водителя, который нарушил правила дорожного движения.

Соответственно, очевидна корреляция между грубыми нарушениями правил дорожного движения и увеличенным риском возникновения страхового случая.

Поэтому, собственно, за исключением этого недостатка... Когда маргинальная часть водителей просто перестанет покупать полисы и все страховые случаи уйдут в суды, если сейчас таких 10 процентов, то эта цифра может резко увеличиться. А вы сами понимаете, что обычный гражданин либо не пойдет в суд из-за 10, 20, 30 тыс. рублей, либо это займет у него очень много времени. Поэтому давайте подумаем над этим. А все остальное я готов поддержать. Спасибо большое.

Е.В. БУШМИН

Спасибо.

Итак, я так понял, три вещи основные.

Первое. Конечно, учитывать аварийность надо. Может быть, не настолько радикально, как это предлагает регулятор, – вплоть до видеофиксации, но учитывать в формуле обязательно. Об этом, по моему, уже несколько человек высказались, и Петр Михайлович как бы подвел черту, говоря о том, насколько дискриминационна та формула, которая сейчас существует для добропорядочных граждан.

Второй вопрос, не менее важный, который здесь поднят, – при любой из тех реформ, которые мы сейчас предлагаем и будем поддерживать, для добропорядочных граждан не должно быть увеличения тарифов. Об уменьшении можно говорить отдельно, но ни в коем случае мы не должны прийти к увеличению тарифов. Это вот, к сожалению... Нельзя решать проблемы за счет добропорядочных граждан. Мы столько лет это в Налоговом кодексе решали, что уж давайте здесь более внимательными будем.

И самое главное (не крайнее, не последнее, а самое главное) – как нам защитить добропорядочных граждан на дороге, когда действительно аварию совершает человек, у которого нет ОСАГО. Я думаю, что варианты здесь есть, варианты разные – вплоть до принятия судебного решения о наличии у него ОСАГО... за счет продажи его квартиры по тому тарифу, который в итоге получается. Ну, 150 тысяч – значит, 150 тысяч будешь платить. А если у тебя нет – значит, либо ты не можешь выезжать вообще, а если ты выехал – значит, ты его уже купил, грубо говоря. Вот надо здесь подумать. Это самый важный вопрос.

Вы поймите, что мы здесь ни сделаем с тарифами, мы пока общаемся со страховыми компаниями. А вот то, что мы сделаем для добропорядочного гражданина на дороге, который будет, может быть, через союз страховщиков, через ГИБДД, через суды... он должен быть отгорожен от той системы, которая "наваливается" на него в том случае, когда противоположная сторона не имеет ОСАГО. Я думаю, здесь правильно...

Дмитрий Анатольевич Журавлёв, директор Института региональных проблем.

Д.А. ЖУРАВЛЁВ

Выступать предпоследним хорошо, потому что практически все уже сказано. Поэтому я остановлюсь на трех тезисах, точнее у меня их было два, а третий мне предыдущее выступление подсказало.

Господа, давайте определимся с обязательностью (это третий тезис) обязательного страхования. Если оно обязательно, оно должно быть обязательным не только для тех, у кого совесть есть, оно должно быть обязательным для всех. Либо оно не должно быть обязательным, тогда это некий добровольный продукт, который люди покупают. Если мы этот вопрос не решим, весь наш остальной

разговор имеет немножко привкус фантасмагории, да? Скорее всего, это просто должно быть законодательно закреплено, может быть, в той форме, как Вы предложили, может быть, менее жестко, но все равно тот человек, который наказывается, не должен быть в лучшем положении. Пока, к сожалению, это похоже на Уголовный кодекс 1990-х, когда порядочный человек всегда виноват, а того, кто не пришел в милицию по вызову, попробуй еще поймать. Эту проблему надо решать.

Второе, главное, что я хотел сказать. Я поддерживаю эту реформу. Мне кажется, она даже немножко запоздала. Почему? Потому что, смотрите, с чего мы начали? Мы начали с доступности. Вы можете себе представить недоступность коммерческой услуги в рыночном обществе? То есть стоит перед входом в магазин человек с дубинкой и говорит: "А ну, попробуй зайти. Сейчас я тебя дубиной по башке..." Ведь так сейчас ставят вопрос. Не может быть услуга недоступной. Если услуга недоступна – значит, она невыгодна тому, кто ее оказывает. И пока мы этот вопрос не разрешим... Естественно, не за счет людей. Но тогда как? Вот в действительности в этой реформе ответ дан. Давайте больше возложим на того, кто виноват, и меньше – на того, кто не виноват. Но для страховых компаний это должно быть выгодно. Меня здесь представили как директора Института региональных проблем... Да, в целом прибыль. Но у нас есть много регионов, где прибыли и не видать. Не везде у нас Москва, не везде у нас богато живут люди. И, чтобы мы там оказывали эту услугу, нужно, чтобы она компании, которая там работает, приносила прибыль. Да, за счет тех, кто виноват, за счет тех, кто нарушает, это нужно сделать.

Более того, я думаю, что в конце концов мы придем к тому, о чем говорил коллега Новиков, то есть к свободному тарифу.

Понятно, что не сразу, потому что у нас обязательное... И я с председателем согласен: пока есть обязательность, здесь свободный тариф... Но к этому придется идти, потому что... Давайте определимся (нельзя быть частично беременным): либо рыночные они, либо не рыночные. Как-то вот вместе не получится.

И, наконец, третий тезис. Давайте быть осторожнее с региональным коэффициентом. Я понимаю мысль о том, что его хочется отменить. И, действительно, почему в Москве человек, который ездит, должен платить много, а в Крыму человек, который не ездит, должен платить мало, который больше "ломается", больше "бьется"? Но, господа, территориальный коэффициент — это не только состояние дорог и количество пробок, это уровень жизни людей, тех самых людей, которых мы с вами пытаемся защитить. И если у нас с вами в моей любимой Йошкар-Оле и Москве цены будут одинаковыми, то в Йошкар-Оле у вас никто не будет покупать эту услугу, потому что у него тупо нет денег, чтобы ее купить. Как говорил кот Матроскин: "Чтобы продать что-нибудь ненужное, надо купить что-нибудь ненужное, а у нас денег нет". Я не буду говорить о конкретных регионах, здесь до меня уже Виктор Владимирович говорил, у меня есть небольшая подборка, но я просто не буду тратить ваше время на эти частности.

Друзья мои, надо быть очень осторожными с этим делом. В региональном коэффициенте, смотрите, не только вопросы дорог, но и вопросы социальной ситуации. Да, наверное, когда с индивидуальным мы разберемся и у каждого из нас будут индивидуальные выплаты, может быть, его нужно будет отменять, но, если мы его отменим сейчас, мы просто развалим ситуацию.

Вот те три тезиса, которые я хотел озвучить.

Е.В. БУШМИН

Спасибо, Дмитрий Анатольевич. Но я думаю, что к директору Института региональных проблем все-таки по региональному коэффициенту надо как-то прислушаться, посмотреть, как там на самом деле все происходит.

И раз уж Вы сослались на кота Матроскина... Я бы, конечно, сослался на "Бриллиантовую руку". Если вы помните, ситуация тоже очень простая. Если они не купят ОСАГО, мы им что сделаем?

С МЕСТА

Отключим газ.

Е.В. БУШМИН

Совершенно верно. То есть вот эта всемирно известная формула пока в таком режиме работает. А что касается того, чтобы сделать лучше, это уже от нас с вами зависит.

И хотелось бы предоставить слово исполнительному директору Российского союза автостраховщиков Евгению Владимировичу Уфимцеву.

Тоже коротко, если можно.

Мы уже два часа работаем. После этого у всех уже мозги отключились. Я никогда не слышал, чтобы после двух часов работы что-то хорошее сказали, но, так как Вы прямо на этой грани, я думаю, что от Вас мы сейчас что-то услышим.

Е.В. УФИМЦЕВ

Добрый день! Услышав предложения, замечания, которые были высказаны здесь, я бы хотел сказать следующее. На сегодняшний момент, мне кажется, проблема состоит из двух частей.

Первая. Действительно, есть ряд инициатив в части изменения законодательных вещей, которые требуются для улучшения качества услуги, которая на сегодняшний момент существует. И сейчас есть два законопроекта, которые подготовлены Минфином и находятся в

Государственной Думе, которые как раз и предлагают постепенное изменение той услуги, которая сейчас у нас есть, — в том числе и повышение вариативности по сроку страхования, расширение лимитов и прочие вещи, то есть ряд вещей, которые предлагают сделать услугу совершеннее и лучше. Но, по сути дела, для того чтобы все это заработало (а мы видели, как некоторые инициативы и хорошие вещи часто пробуксовывали), мы говорим, что одна из основных вещей — это справедливый, или правильный, тариф, который должен появиться под эту услугу или под эти изменения и предложения, которые есть.

Сейчас подготовлены предложения со стороны Центрального банка, они неоднократно обсуждались со страховым сообществом, с разными экспертами. Это как раз тот поэтапный механизм перехода к тому, чтобы у нас появился все-таки справедливый тариф (вот я от всех слышал: нужен справедливый тариф). Есть желание сразу сделать так (о чем сейчас говорил Петр Михайлович), чтобы тариф стал справедливым: для плохого водителя — 150 тыс. рублей, а для хорошего — сразу 2 тыс. рублей. Но мы понимаем, что это некая шок-терапия, сложно сразу контролируемая, которая может привести к тому, что очень много людей получат сразу тариф 150 тыс. рублей.

Поэтому, на мой взгляд, предложенный Центральным банком поэтапный переход, когда сейчас три основные проблемы, которые беспокоят страховщиков и потребителей (мы об этом знаем) в плане ОСАГО... Первое — это КБМ, для многих путаный, который будет единым, стандартным, понятным и ясным, уберет часть проблем. Второе — это молодые и опытные водители (мы показали систему, предложенную Центральным банком), 80 процентов водителей получают скидку, потому что даже в нынешней предложенной

конфигурации пускай небольшая скидка (в размере 5 процентов), но она предусмотрена для опытных водителей, для молодых — повышение. И третье — это тарифный коридор, который позволит как раз пока не в шоковой части, но для страховщиков обеспечить возможность для одних категорий транспортных средств и водителей понизить тарифные ставки и встать на нижнюю границу тарифного коридора или ниже, вплоть до 20 процентов, для других — повысить. То есть, на наш взгляд, сбалансированность получится.

Поэтому мое предложение какое? Мы зафиксировали, записали те инициативы в части изменений в закон, которые необходимы, и, надеюсь, с Минфином (вышел господин Моисеев, но я знаю, что он это подробно изучает) мы все эти предложения сейчас на обсуждении в Государственной Думе будем рассматривать.

Указание Банка России как инициативу (оно назрело уже, рынок сейчас готов и имеет возможность по данному указанию работать), как первый этап для того, чтобы все-таки справедливость тарифа была достигнута, чтобы хороший, добросовестный автовладелец почувствовал уже сейчас некие преференции, которые он получает от изменения услуги, предлагаю поддержать и то, что они подготовили в части трех болевых точек, которые есть сейчас у ОСАГО, предлагаю все-таки запустить. Они сдержанные, они как раз позволяют контролировать страховщиков и не допустить вот этих скачков очень резких (мы понимаем, со стороны Банка России есть такая обеспокоенность, и они боятся этого), но при этом они покажут некий вектор, и будет ответная реакция со стороны сообщества. Если тарифные ставки не взлетят, если мы увидим, что для категорий граждан есть снижение тарифа, особенно для опытных водителей, для редко попадающих в ДТП, это будет сигналом к тому, что можно и дальше совершенствовать систему и более широкие

полномочия давать страховщикам. Поэтому прошу указание Банка России поддержать.

Е.В. БУШМИН

Спасибо большое, Евгений Владимирович.

Ну, Вы, конечно, понимаете, что мы здесь говорим о тенденциях, о направлениях. Это не конкретная операция на определенной высоте или за определенную деревню (знаете, сталинградская, курская... и так далее).

Понимаете, что всякое сталинградское состоит из многих-многих сражений на высоте. И вот здесь мы не должны забывать, что при принятии общей стратегии мы очень внимательно должны смотреть то, что предлагается.

Еще раз, согласен с тем, что черт — в деталях. Вот нам бы не принять достаточно разрозненные (хотя Минфин и пытается представить их как комплексные) решения, как бы это нам всю ситуацию еще и не испортило. Не потому, что они так хотят, а потому, что к каждой частям... То есть надо либо принимать всё вместе, либо, если его начнут раздирать (страховщики настаивают: а вот давайте этого не будем делать; автомобилисты настаивают: давайте здесь вот так сделаем), в итоге мы можем всю эту систему растащить. Главное для нас, нам кажется: мы определились со стратегическим направлением — теперь возьмем конкретные предложения (они у нас есть) и от Центрального банка, и от Правительства и будем очень внимательно все это рассматривать.

И когда, приняв все конкретные... и Президент подпишет этот закон, мы соберемся, мы обязательно должны будем ответить на вопрос: то, что мы сделали, — в том русле, в котором мы обсуждали, или нет? Потому что просто обсудить направление, а потом пойти в другую сторону — это, по-моему, будет самым неправильным, что

мы можем сделать. О личной, персональной ответственности Николай Андреевич уже сказал. Я хочу, чтобы все-таки мы с вами собрались (но не в первый месяц после того, как эти законы заработают, а через какой-то, достаточно короткий, промежуток времени) почти тем же составом и рассмотрели все те стратегические предложения на предмет того, так ли они отражены в законодательстве. Если мы этого не сделаем, то потом нам не о чем будет говорить. Мы опять будем строить новые стратегии, эти стратегии не будут выполняться поправками в законодательство, и все пойдет туда же.

Вот как бы заключительный момент наших рекомендаций – это обязательно собраться и обсудить конкретные предложения, которые будут по законодательству, на предмет их соответствия стратегическим направлениям.

Если вы меня поддерживаете, то... Все, что вы здесь сказали, записано (это необходимо не для компрометации вас, а для формирования рекомендаций наших парламентских слушаний), мы всё это рассмотрим.

Надо сказать, что я прочитал проект – ну, больше половины... Мы предполагали, что некоторые вещи новые, я тоже это признаю. Итоговый проект рекомендаций мы всем вам обязательно разошлем. Как только комитет по бюджету этот окончательный текст рассмотрит, примет, мы тогда всем участникам наших парламентских слушаний его разошлем, и вы почитаете, насколько то, что мы себе представили, соответствует тому, что вы себе представляете. Я, когда встречаюсь с людьми, очень часто начинаю им рассказывать, как я это вижу. Первое время те, кто со мной встречался, меня спрашивали: "А зачем Вы нам рассказываете, как Вы все это представляете?" Я говорю: "Понимаете, какая штука: вот

вы рассказали и ушли, а я это все себе представил по-другому, внес поправки, принял, а потом вы ко мне приходите и говорите: Вы что сделали?" Я всегда пытаюсь вам рассказать, как я буду дальше делать. И почему мы слушаем каждого из них? Мы их слушаем для того, чтобы понять, как они будут делать. А уже вы, сообразив, как они будут делать, можете выступать за, можете выступать против, предлагать какие-то изменения и так далее.

Поэтому мы свое сказали, рекомендации будут у вас, а дальше будем практически работать и когда-нибудь встретимся, по крайней мере в следующем году — обязательно. Спасибо. *(Аплодисменты.)*
