



В конце июля 2012 года Президент Украины подписал Закон Украины «О внесении изменений в некоторые законы относительно обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств» (далее – Закон), принятый Верховной Радой Украины 5 июля 2012 года. Напомним, принятым Законом предусматривается усовершенствовать законодательство в сфере регулирования обязательного страхования ответственности авто владельцев, повысить уровень защиты прав потерпевших, усовершенствовать систему возмещения убытков, причиненных пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

1. Как положения данного Закона Украины отразятся на рынке страховых услуг? Поможет ли новый Закон действительно очистить рынок от неплатежеспособных компаний и сделать его более прозрачным?

2. Считается, что новый Закон принят, прежде всего, в интересах страхователей. Но какие риски для страхователей он содержит?

3. Новым Законом исключена норма, регулировавшая систему надбавок или скидок к базовой ставке страхового тарифа, с помощью которой страховые компании имели возможность корректировать страховые премии в зависимости от того, были ли страховые случаи у клиента в определенный промежуток времени. Какие изменения ожидают страховщиков и страхователей после данного нововведения?

4. Положениями Закона изменены функции МТСБУ, а также установлено, что размер фонда финансирования МТСБУ принадлежит к вопросам внутренней деятельности этого объединения и должен определяться страховщиками, которые являются его членами. Какие фактические последствия для страховщиков будут иметь данные нормы, в том числе и в контексте последних преобразований в самом Бюро?

5. Расскажите об особенностях работы Вашей компании в сфере страхования гражданско-правовой ответственности. Изменится ли деятельность Вашей компании на рынке в связи с введением в действие нового Закона?

Предлагаем вниманию наших читателей ответы представителей рынка страхования на вопросы редакции относительно новаций данного Закона.

Обсуждаем новации Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законы относительно обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств»



Ибрагим ГАБИДУЛИН,
Директор брокерской
компаний «Дедал»,
Операционный директор Gras
Savoye Ukraine

«1. Надеюсь, что да. Условия вхождения страховщика стали более жесткими за счет повышения планки – 500 тыс. евро для страховщиков, продающих только ОСАГО, и 1 млн евро для полных членов.

2. Я бы вопрос поставил шире. Что дает этот закон страхователю? Как он его защищает? В новом Законе четко прописано, сколько должен получить пострадавший по факту смерти, по инвалидности и за каждый день пребывания на лечении. Почему это так важно?

В самом первом Законе об ОСАГО был указ лимит ответственности по факту смерти пострадавшего в ДТП в размере 8,5 тыс. грн. Такие суммы получали родственники погибшего, достаточно было только предъявить справку о смерти из больницы и справку из ГАИ. Потом при увеличении лимита ответственности до 25 тыс. грн. за имущественный ущерб и 50 тыс. грн. за ущерб здоровью, с дальнейшим увеличением лимита до 100 тыс. грн. формулировка оказалась такой, что пострадавшие семьи стали получать суммы только по фактическим затратам на похороны и поминки после предъявления подтверждающих документов. Фактически Закон о защите наших граждан в ДТП превратился в фикцию. Сейчас восторжествовала справедливость. Пострадавшие и их семьи будут получать четко оговоренную сумму, приравненную к минимальной заработной плате (МЗП).

Например, по факту лечения пострадавшего в ДТП минимальная сумма, которую будет получать пострадавший, составит 1/30 МЗП за каждый день пребывания на лечении, но не более 120 дней.

По факту инвалидности эта сумма будет составлять:

- при инвалидности I группы – 36 МЗП;
- при инвалидности II группы – 18 МЗП;
- при инвалидности III группы – 12 МЗП.

По факту смерти общий размер выплаты не может быть меньше 36 МЗП на дату смерти.

Кроме того, новый Закон предусматривает компенсацию морального ущерба в размере 5% от суммы ущерба здоровью, а также затраты на похороны и изготовление памятника в размере 12 МЗП. Этого не было в прежних вариантах.

Далее – ужесточаются требования к страховым агентам. Согласно ст. 49.3 агенты, которые реализуют полисы ОСАГО, должны быть зарегистрированы в МТСБУ. Тогда исчезнут мобильные офисы на дорогах, где, возможно, находятся агенты, взявшие бланки полисов и исчезнувшие вместе с ними и деньгами. Агенты будут иметь документ, подтверждающий их полномочия по продаже полисов ОСАГО, а клиенты обязаны будут проверить наличие такого документа у них, прежде чем они отдадут свои деньги за полис.

Теперь о риске. Он связан с тем, что страхователь может купить полис у надежного страховщика или у брокера, а дело ему придется иметь с другой компанией, которая компенсирует ущерб за виновника ДТП. И эта компания может оказаться неплатежеспособной. В этом случае есть два пути выхода из сложившейся ситуации:

- во-первых, ситуация, которая разрешается прямо сейчас, – это приобретение полиса ОСАГО через брокера. В этом случае брокер поможет «разрулить» конфликт со страховой компанией и урегулировать убыток. Страховщики не всегда хотят «бодаться» с брокером. Его авторитет на рынке достаточно высок;
- во-вторых, перспективная ситуация, после введения прямого урегулирования убытка, когда возмещение оплачивает страховщик, чей полис купил страхователь. Вопрос регрессных исков будут решать между собой страховые компании виновника и пострадавшего в ДТП.

3. В пункте 1.9 просто изменена его редакция, но «бонус-малус» остается. С помощью него страховщики могут изменять корректирующий коэффициент, который повышает или понижает ставку премии в зависимости от наличия или отсутствия ДТП в предыдущий период страхования. Эта норма стимулирует страхователей ездить без ДТП.

4. Это правильная норма. В проекте закона предусматривалось увеличение отчислений на содержание МТСБУ до 1%. Сколько отчислять на административные расходы своей организационной структуры, должны решать сами страховщики.

5. Никаких существенных изменений в работе брокерской компании «Дедал» я не вижу. В основном мы занимаемся продажей ОСАГО для лизинговых компаний и физических лиц, которые много лет являются постоянными нашими клиентами. Специальные маркетинговые акции в этом направлении мы не проводим».



Борис ВИЗИРОВ, Генеральный
директор Моторного
(транспортного) страхового
бюро Украины

«1. Принятые изменения направлены на решение основных проблем рынка обязательного страхования автогражданской ответственности: недоверия со стороны страхователей, недоквалификации страховщиков – членов МТСБУ, недобросовестной конкуренции, демпинга, высоких агентских вознаграждений. Увеличение взносов в страховые резервные фонды и усиление Моторного бюро как гаранта выплат по этому виду страхования – те меры, внедрение которых должно помочь в преодолении существующих проблем и сделать этот вид страхования стабильным и хорошо организованным, как у наших европейских соседей.

2. Главная новация Закона – упрощение процедуры получения страхового возмещения за вред, нанесенный жизни и здоровью пострадавших в ДТП.

3. Страховая сумма за вред, нанесенный жизни и здоровью, составляет 100 тыс. грн., но за все время действия Закона (с 2005 г.) выплаты не превышали 2–3% от общего объема по этому виду страхования. Это происходило потому, что в соответствии с действующими нормами возмещение осуществляется на основании документально подтвержденных обоснованных расходов, связанных с лечением пострадавшего. Когда будут заключены договоры страхования на новых условиях, то пострадавшему гарантирован минимальный размер страховой выплаты за вред, нанесенный жизни и здоровью. Кроме этого урегулированы вопросы компенсации расходов на похороны, возмещения морального ущерба и выплат по потере кормильца. Словом, произошло четкое оцифровывание ущерба, нанесенного жизни и здоровью потерпевших, и это, безусловно, положительный момент для граждан, поскольку они смогут получать гарантированные выплаты при минимальной бумажной волоките.

Принятый Закон упраздняет необходимость доказывать виновным в ДТП законность эксплуатации им транспортного средства. Следовательно, делает невозможным использование отсутствия подтверждения законных прав виновного в ДТП на эксплуатацию транспортного средства как основание для отказа в выплате. Мы не видим в этих и других новшествах Закона рисков для страхователей.

3. Речь идет о системе «бонус-малус», которая практически не изменилась в Законе, только квалифицирована как корректирующий коэффициент, размер и порядок применения которого, наряду с другими коэффициентами, может пересматриваться уполномоченным органом по представлению МТСБУ. Это шаг к созданию понятной и обоснованной системы корректирующих коэффициентов для формирования цены договоров автогражданской ответственности. Таким образом, возможность получения страхователем бонуса за безаварийную езду из Закона не исчезла.

4. Закон предусматривает введение новых функций для МТСБУ, например, устанавливать единые условия перестрахования рисков для членов Бюро, назначать страховщику аудиторскую проверку при получении им статуса полного члена Бюро. Эти нововведения направлены на усиление контроля за деятельностью страховщиков со стороны МТСБУ и обеспечения их платежеспособности.

Что касается источников и размеров формирования фонда финансирования МТСБУ, то это всегда было внутренним вопросом членов Бюро и Закон никаких изменений в него не вносил».



Вадим РУСАНОВ, генеральный директор ООО «Купи Полис»

«1. Закон № 5090-VI действительно значительно поднимает порог для страховых компаний на вступление в члены МТСБУ. Так, минимальный гарантийный взнос для получения ассоциированного членства вырос в пять раз – до суммы, эквивалентной 500 тыс. евро, то же самое предусмотрено и для полного членства.

К тому же Законом предусмотрен ряд других ограничений. Например, если просрочка по членским взносам или отчислениям в специализированные фонды составит более двух месяцев, то страховую компанию могут исключить из членов Бюро. То же ожидает страховщика, если его задолженность по договорам перестрахования превысит шесть месяцев.

Увеличение гарантийных взносов было инициативой МТСБУ. Там считали, что такой шаг позволит убрать с рынка страховщиков, находящихся в группе риска. По предварительным оценкам таких около полтора десятка, что приблизительно составляет 20% от всех компаний на рынке. Изменения пока не вступили в силу, и до ноября не следует ожидать массового ухода с рынка мелких страховщиков. В то же время, по причине финансовой несостоятельности и задолженности перед фондами Бюро в этом году уже отобрало членство у трех компаний.

2. Изменения, которые были приняты, действительно направлены на то, чтобы максимально защитить интересы именно страхователей. В первую очередь – это увеличение минимальной суммы страховых выплат. Так, минимальный размер страховой суммы за ущерб, причиненный имуществу потерпевшего, теперь равен 50 тыс. грн., а верхняя планка страховых выплат за вред, причиненный жизни и здоровью, составляет 100 тыс. грн. Хотя, такие лимиты уже действовали на момент принятия данного Закона. Действительной новеллой стало введение в Законе понятия морального ущерба.

Если говорить о возможных рисках при возмещении ущерба жизни и здоровью потерпевшего, законодатели достаточно скрупулезно подошли к тому, чтобы максимально гарантировать получение возмещения. В частности, даже если потерпевший не сможет предоставить необходимых документов, которые бы подтверждали сумму расходов на лечение или восстановление трудоспособности, ему все равно должны будут выплатить указанный в Законе минимум. Так, для покрытия расходов на лечение потерпевшему можно рассчитывать на 1/30 от суммы минимальной заработной платы за каждый день лечения. А в случае получения инвалидности – на сумму от 12 до 36 минимальных заработных плат. В то же время, для того, чтобы доказать наличие морального ущерба, нужно предоставить соответствующие документы, да и сумма возмещения составляет всего 5% от фактических выплат.

Менее однозначным является определение суммы возмещения материального ущерба. Особенно, в случае признания транспортного средства физическим уничтоженным. Например, автомобиль считается уничтоженным, когда оценочные затраты на ремонт превышают его стоимость до аварии. В данном случае, слишком уж много будет зависеть от оценщика. К тому же, страховая выплата будет определяться как разность между стоимостью автомобиля до и после аварии, что предусматривает возможность манипулирования ценами обеими сторонами.

3. В окончательной редакции Закона № 5090-VI норма, устанавливающая право на получение скидки за безаварийное вождение, сохранилась. Страховщики, как и раньше, могут применять «бонус-малус» к добросовестным и аккуратным водителям.

Законодатели действительно намеревались отменить скидку «бонус-малус», что и отразилось в первоначальной редакции Закона. Но уже в текст законопроекта от 15 марта 2012 года «бонус-малус» был возвращен.

В соответствии с пунктом 2 Закона № 5090-VI, страховщики смогут применять корректирующие коэффициенты к базовой ставке страхового тарифа по ОСАГО. К ним относятся «бонус-малус» и 50% скидка для пенсионеров, участников войны, чернобыльцев и инвалидов второй группы. Их окончательный размер, а также порядок применения будут определяться МТСБУ и утверждаться уполномоченным государственным органом.

Таким образом, водители и в дальнейшем могут рассчитывать на скидку от страховых компаний.

4. В окончательной редакции Закона функции МТСБУ, а также структура и порядок определения размеров фондов не изменились. Действительно, в самой первой редакции разработчики документа намеревались изменить порядок и процедуру вступления в состав МТСБУ, а также порядок выхода из него. Также предполагалось создать еще один централизованный фонд для гарантирования страховых выплат по договорам ОСАГО. Но такие изменения вызвали слишком острую реакцию среди страховщиков, которые посчитали это прямым вмешательством в их хозяйственную деятельность. Кроме того, это могло значительно снизить платежеспособность страховых компаний.

Именно наличие данных норм и стало причиной того, что законопроект был возвращен на повторное рассмотрение в Верховную Раду.

Но возможность того, что функции МТСБУ могут измениться, все же сохраняется. Сейчас в парламенте находится проект закона № 10626 от 19.06.2012, в котором предлагается кардинально изменить полномочия и состав органов управления МТСБУ. И этот документ направлен на максимально возможное сокращение прав страховщиков в Бюро».



Олександр НАГОРНИЙ, член правового комітету МТСБУ, представник НАСК «Оранта»

«1. Закон втілює шестирічний досвід здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. В розробленні цього Закону страховики брали активну участь. У більшості своїх положень Закон спрямований на підвищення соціальної захищеності страхувальників та потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, спрощення механізмів одержання виплат потерпілим за шкоду життю і здоров'ю, розвиток ринку страхування автовідповідальності, очищення його від неплатоспроможних компаній, недопущення недобросовісної конкуренції, посилення стабільності системи обов'язкового страхування, удосконалення інституційних засад діяльності МТСБУ, створення додаткових важелів саморегулювання.

2. Новелою, зокрема, є те, що у разі, якщо наслідок ДТП спричинено шкоду здоров'ю, Закон гарантує виплату навіть у випадку, коли особа не може пред'явити страховику документи, які підтверджують здійснені витрати на відновлення працездатності. У разі настання інвалідності внаслідок ДТП, якщо особа не підтвердить більший розмір шкоди, Закон гарантує сплату страхового відшкодування у розмірі 36 мінімальних заробітних плат (зараз це близько 36 тис. грн.) для першої групи інвалідності, 18 та 12 тис. грн. відповідно для другої та третьої.

Передбачено також страхове відшкодування особам, які здійснили витрати на поховання потерпілої у ДТП особи, у розмірі понесених витрат, але не більше 12 мінімальних заробітних плат.

Максимально спрощено розрахунок розміру моральної шкоди у зв'язку зі завданням шкодою життю та здоров'ю з метою позбавлення необхідності потерпілого чи його родичів звертатись до суду. Так, Законом, зокрема, передбачено, що розмір моральної шкоди становить 5 відсотків від розміру відшкодування за шкоду здоров'ю та 12 мінімальних заробітних плат за шкоду життю.

У зв'язку з цими змінами, за попередніми оцінками, додаткові виплати за шкоду життю і здоров'ю зростуть в 20 разів та досягнуть 400 млн. грн. щоріку.

В межах функцій саморегулювання з метою недопущення на ринок неплатоспроможних страховиків Моторне бюро отримало право призначати додаткові аудиторські перевірки фінансового стану страховиків.

3. Законом передбачено посилення стабільності системи обов'язкового страхування автовідповідальності у цілому. Для цього підвищено мінімальний розмір коштів в гарантійних фондах МТСБУ до 500 тис. євро в фонд захисту потерпілих та 1 млн. євро в фонд страхових гарантій, а також встановлено, що кошти в цих фондах не входять до загальної ліквідаційної маси страховика при його банкрутстві.

Водночас, врегульовано особливості розрахунку суми страхових виплат континг за шкоду майну залежно від напрямку їх використання – в рахунок відновлення транспортного засобу чи безпосередньо «на руки» потерпілому. Законодавче врегулювання цього питання дозволить уникнути спорів між страховиком та потерпілим.

4. З метою недопущення недобросовісної конкуренції та боротьби з неправомірним демпінгом на ринку передбачено додаткові механізми гарантувати виконання страховиками своїх зобов'язань, зокрема, шляхом додаткових відрахувань до фондів МТСБУ, надання МТСБУ права встановлювати єдині умови укладення міжнародних договорів «Зелена картка».



Виктор ШУЛИК, начальник сектора рыночных исследований UCRA

«1. Трудно сказать, насколько улучшится прозрачность рынка, но часть компаний, вероятно, отсеется по причине существенного увеличения взносов.

К тому же появляется некая стандартизированная система определения тарифов, что приведет к сопоставимости стоимости услуг страховиков. При этом гарантийные фонды также увеличатся, что в случае банкротства страховщика позволит получить возмещение большему числу застрахованных лиц.

2. Не совсем понятно, каким образом защищен сам резерв (и инвестиционный доход). Я вполне допускаю ситуацию потери части средств ввиду неблагоприятной ситуации на финансовом рынке. Что тогда? Сам гарантийный взнос существенно увеличивается, поэтому может возникнуть ситуация, что компания будет аккумулировать средства для гарантийного взноса (сумма значительно увеличилась, хотя и есть переходный период) вместо того, чтобы направлять такие ресурсы на выполнение прямых обязательств. К тому же компания может потерять статус члена МТСБУ.

3. Думаю, страховщики, принимая на себя риски, имеют право закладывать в страховую тариф повышенные угрозы. Если у них нет такой возможности – это скорее минус. С другой стороны, страхователи получили возможность не переплачивать за страховку.

4. Не думаю, что эта норма окажет какое либо существенное влияние на деятельность объединения. Скорее всего, при определении объема фонда будут учитываться как финансовые возможности страховщиков – членов организации, так и минимальные законодательные требования относительно гарантийных взносов».