



СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ
И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

Возможные изменения в законе по ОСАГО.

Что будет?

Президент СЭТОА
Казаченко А.Е.



- * В настоящее время сложившаяся модель регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – обязательное страхование) и деятельности страховщиков по обязательному страхованию показала свою невысокую эффективность. В результате в сфере обязательного страхования сложились следующие негативные тенденции:
1. Стоимость запасных частей (деталей, узлов, агрегатов), материалов, а также работ по восстановительному ремонту транспортного средства растет опережающими темпами по сравнению с увеличением среднего размера страховой выплаты по обязательному страхованию.
 2. Страхового возмещения по договору обязательного страхования все чаще не хватает для полного возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий, что приводит к недовольству потребителей услугами страховщиков по обязательному страхованию.
 3. Размер страхового возмещения, осуществляемого страховщиком, существенно отличается от размера ущерба, определяемого экспертами-техниками по заказу потерпевших, что отчасти связано с несовершенством методологии проведения независимой технической экспертизы транспортного средства и определения размера расходов на восстановительный ремонт поврежденного транспортного средства, а также несовершенством института экспертов-техников.



- * Возникающие споры потерпевших со страховщиками относительно размеров страхового возмещения все чаще разрешаются в судебном порядке, в результате возрастает доля выплат страховщиков по решениям судов, не относящихся непосредственно к страховым выплатам по договорам обязательного страхования, в частности: компенсация морального вреда, штраф за несоблюдение в добровольном порядке удовлетворения требований потребителя, неустойка за несоблюдение срока осуществления страховой выплаты (или финансовая санкция на несоблюдение срока направления страховщиком потерпевшему мотивированного отказа в страховой выплате), оплата услуг экспертов и представителей и прочие судебные издержки. В результате сформировались условия для осуществления профессиональной деятельности по взысканию со страховщиков в судебном порядке страховых выплат сверх размеров осуществленных ими страховых возмещений в неоспоримом порядке. При этом сопутствующее ухудшение финансовых результатов страховщиков от обязательного страхования негативно сказывается на доступности в отдельных регионах услуг по заключению договоров обязательного страхования.



- * В сложившейся ситуации система обязательного страхования требует комплексных изменений, направленных на повышение качества удовлетворения потребностей страхователей, формирование необходимого для этого набора условий обязательного страхования, продолжение вектора перехода от жесткого регулирования обязательного страхования к регулированию, обеспечивающему условия для конкуренции страховщиков не только по цене, но и по неценовым факторам.



- * Проектом федерального закона предусмотрена возможность выбора по согласованию со страховщиком одного из трех вариантов установления размеров страховых сумм по договору обязательного страхования. Помимо предусмотренных в настоящее время Федеральным законом об ОСАГО размеров страховых сумм (400 тыс. рублей за вред, причиненный имуществу, и 500 тыс. рублей за вред, причиненный жизни или здоровью потерпевшего), на выбор страхователя предлагаются следующие условия: 1 млн. рублей за вред, причиненный имуществу, и 1 млн. рублей за вред, причиненный жизни или здоровью потерпевшего, либо 2 млн. рублей за вред, причиненный имуществу, и 2 млн. рублей за вред, причиненный жизни или здоровью потерпевшего.



- * Действующая система тарификации обязательного страхования, предполагающая жестко ограниченное применение страховщиками тарифного коридора (страховщики фиксируют для каждого региона значение базовой ставки в пределах минимальных и максимальных значений, установленных Банком России, которое обязаны применять в отношении каждого страхователя), не позволяет страховщикам предоставлять страхователям с учетом их личностных характеристик, квалификационных требований и манеры езды скидки при прочих равных значениях факторов тарификации. При этом действующие факторы тарификации, в зависимости от которых устанавливаются коэффициенты страховых тарифов, весьма неочевидно со стороны каждого конкретного страхователя отражают вероятность и возможные последствия дорожно-транспортного происшествия по его вине, о чем свидетельствуют многочисленные обращения граждан.



СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

- * В связи этим проект федерального закона в части изменения подходов к тарификации обязательного страхования предусматривает:
- * - исключение коэффициента страховых тарифов, зависящего от технических характеристик транспортного средства (мощности двигателя легкового автомобиля);
- * - предоставление страховщикам права самостоятельно определять подход к установлению коэффициентов страховых тарифов, характеризующих страхователя и лиц, допущенных им к управлению транспортным средством, с учетом манеры вождения водителя; наличия у них неоднократных административных и (или) уголовных наказаний, за управление транспортным средством в состоянии опьянения, проезд на красный сигнал светофора, превышение максимальной допустимой скорости более чем на 40 км/ч, пересечение двойной разделительной полосы неоднократно в течение года, предшествующего дате заключения договора обязательного страхования на новый срок; территории, на которой преимущественно используется транспортное средство;
- * - реформирование системы бонус-малус – для исключения случаев, присвоения водителю транспортного средства различных классов и значений коэффициента бонус-малус и «обнуления» истории вождения при покупке нового транспортного средства, предлагается учитывать историю вождения каждого водителя: наличие и количество страховых выплат в результате дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине каждого водителя, по всем транспортным средствам, находящимся в его управлении, а также по всем договорам обязательного страхования, в том числе не предусматривающим ограничения количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством;
- * - предоставление Банку России полномочий регулировать коэффициенты страховых тарифов, зависящие от размеров страховых сумм, выбранных страхователем по согласованию со страховщиком и установленных в договоре обязательного страхования, а также коэффициенты страховых тарифов, зависящие от характеристик водителя, отражающих водительские навыки (опыт, профессиональная компетентность, стаж вождения) и иные квалификационные требования;
- * - исключение положения, препятствовавшего страховщикам применять различные размеры страховых премий в рамках установленных предельных размеров, с учетом характеристик каждого страхователя и допущенных им к управлению транспортным средством водителей;
- * - ограничение максимального размера страховой премии на уровне трехкратного максимального значения базовой ставки страховых тарифов, скорректированной с учетом установленной договором страхования страховой суммы, либо пятикратного размера такой ставки для случаев, когда помимо установленных Банком России коэффициентов страховых тарифов страховщики применяют самостоятельно устанавливаемые коэффициенты, предусмотренные проектом федерального закона и характеризующие водителей транспортного средства, в отношении которых заключается договор страхования.



- * В целях реализации поручения Президента Российской Федерации по вопросу совершенствования оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия сотрудников полиции проект федерального закона предусматривает повышение с 50 тыс. рублей до 100 тыс. рублей максимального размера страховой выплаты, осуществляемой по дорожно-транспортным происшествиям, документы о которых оформлены без участия сотрудников полиции. Кроме того, для повышения простоты оформления извещения о дорожно-транспортном происшествии и сокращения оснований для возникновения спорных ситуаций между участниками дорожно-транспортного происшествия и страховщиком Банк России наделяется полномочиями по установлению формы указанного документа.



- * Во исполнение поручения Президента Российской Федерации по вопросу совершенствования механизма обязательного страхования в части возмещения вреда, причиненного транспортному средству, посредством преимущественного использования формы восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства на станции технического обслуживания, проект федерального закона, предусматривает более предпочтительные для потерпевших граждан условия возмещения вреда в форме организации и оплаты страховщиком восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства, при которых страховое возмещение не будет учитывать износ комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте.



СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

- * Возмещение вреда, причиненного легковому автомобилю, принадлежащему гражданину, будет осуществляться путем организации и оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего на станции технического обслуживания, которая выбрана потерпевшим по согласованию со страховщиком и с которой у страховщика заключен договор.
- * Вместе с тем в случае невозможности организации страховщиком восстановительного ремонта транспортного средства с соблюдением установленных Банком России требований к организации восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства (в части доступности станций технического обслуживания, примерных сроков ремонта, марок обслуживаемых транспортных средств, возможности сохранения гарантии предприятия-изготовителя и прочих требований) потерпевший вправе выбрать либо страховую выплату в денежной форме (наличным или безналичным способом расчета), либо согласиться на восстановительный ремонт на предложенной страховщиком станции технического обслуживания, письменно подтвердив свое согласие.



- * Кроме того, проектом федерального закона четко определяются случаи, при которых страховое возмещение осуществляется исключительно в денежной форме (полная гибель транспортного средства, превышение стоимости восстановления транспортного средства над страховой суммой по договору страхования, причинение вреда имуществу, не являющемуся транспортным средством, урегулирование требований по страхованию в рамках международных систем страхования), а также регламентируется порядок устранения недостатков восстановительного ремонта транспортного средства, выявленных потерпевшим при приемке транспортного средства на станции технического обслуживания, либо в течение установленного гарантийного срока, который в соответствии с проектом федерального закона не может составлять менее 2 месяцев.



- * Для обеспечения соразмерности неустойки размеру задержанной или недоплаченной страховой выплаты, определенной в соответствии с требованиями Федерального закона об ОСАГО, проект федерального закона устанавливает в качестве базы расчета неустойки величину, равную разности между размером подлежащей осуществлению страховой выплаты и размером страховой выплаты, осуществленной страховщиком в установленные сроки, а также ограничивает максимальный размер неустойки размером подлежащего осуществлению страхового возмещения. Размер финансовой санкции, выплачиваемой страховщиком потерпевшему при просрочке направления ему мотивированного отказа в страховой выплате, устанавливается в размере 200 рублей за каждый день просрочки, что соответствует установленному в настоящее время размеру (0,05 процента от страховой суммы). При этом максимальный размер финансовой санкции ограничивается на уровне 10 тыс. рублей, что соответствует, например, максимальному размеру административного штрафа, накладываемого в соответствии со статьей 5.59 КоАП за нарушение порядка рассмотрения обращений граждан.



СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

- * Для повышения качества проведения независимой технической экспертизы транспортных средств и обеспечения сходимости расчетов размеров расходов на восстановительный ремонт транспортного средства, проведенных разными экспертами-техниками, проектом федерального закона предусмотрено реформирование института независимой технической экспертизы транспортных средств. С этой целью проектом федерального закона предусмотрено:
 - ❖ необходимость соответствия экспертов-техников требованиям, предъявляемым к субъектам оценочной деятельности в соответствии с Федеральным законом от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации»;
 - ❖ регулирование независимой технической экспертизы наряду с нормативными актами Банка России также стандартами и правилами оценочной деятельности, разрабатываемыми и утверждаемыми саморегулируемыми организациями оценщиков;
 - ❖ осуществление контроля и надзора за деятельностью экспертов-техников;
 - ❖ периодичность обновления справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормочаса работ, в том числе с учетом сведений об оплате страховщиками восстановительного ремонта транспортных средств, осуществляемого станциями технического обслуживания.



- * В связи со случаями мошеннических действий лиц, оказывающих страхователям содействие в заключении договоров обязательного страхования в виде электронного документа, проектом федерального закона вводится требование о том, что заполнение на сайте страховщика в сети «Интернет» заявления о заключении договора обязательного страхования и уплата страховой премии должна производиться самим владельцем транспортного средства, в отношении которого заключается договор обязательного страхования.



- * Для обеспечения полноты и достоверности информации, содержащейся в автоматизированной информационной системе обязательного страхования, проект федерального закона предусматривает перечень обязательных сведений, которые должны вноситься в указанную информационную систему. Кроме того, вводится обязанность профессионального объединения страховщиков бесплатно предоставлять такие сведения лицам, к которым они относятся, а также по требованию таких лиц проводить совместно со страховщиками проверку корректности и при необходимости корректировку сведений, содержащихся в автоматизированной информационной системе обязательного страхования, либо в случае корректности таких сведений направлять заявителю соответствующее обоснование.



- * С учетом правовой природы компенсационных выплат, осуществляемых профессиональным объединением страховщиков, не обусловленной оказанием платных услуг, наличием потребителя либо возмещением вреда в классическом понимании, предусмотренном гражданским законодательством, проект федерального закона устанавливает особый правовой режим осуществления компенсационных выплат, направленный на сокращение случаев расходования средств компенсационных фондов профессионального объединения страховщиков на выплаты напрямую не предусмотренные Федеральным законом об ОСАГО, но являющиеся обязательными для него, в частности в силу судебных решений. С этой целью проектом федерального закона:
- * уточняется перечень лиц, которые вправе предъявить требование об осуществлении компенсационной выплаты;
- * срок исковой давности по требованиям об осуществлении компенсационных выплат;
- * претензионный порядок рассмотрения споров, касающихся осуществления компенсационных выплат;
- * неприменение к отношениям по поводу осуществления профессиональным объединением страховщиков компенсационных выплат положений Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» ввиду отсутствия в указанных правоотношениях потребителя.



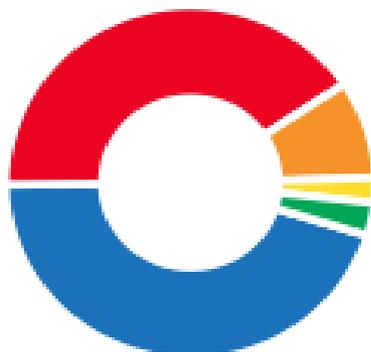
- * Принятие и реализация [проекта](#) федерального закона позволит улучшить качество предоставляемых услуг по обязательному страхованию, повысить культуру страхования посредством эффективного регулирования соответствующих правоотношений и повышения прозрачности деятельности по обязательному страхованию, что будет в целом способствовать повышению доверия к страховому рынку Российской Федерации.
- * Проект федерального закона соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.



СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ
И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

ПЛАНЫ РОССИЙСКИХ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ПОКУПКЕ АВТОМОБИЛЯ

В ОПРОСЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ БОЛЕЕ
53 000 ЧЕЛОВЕК

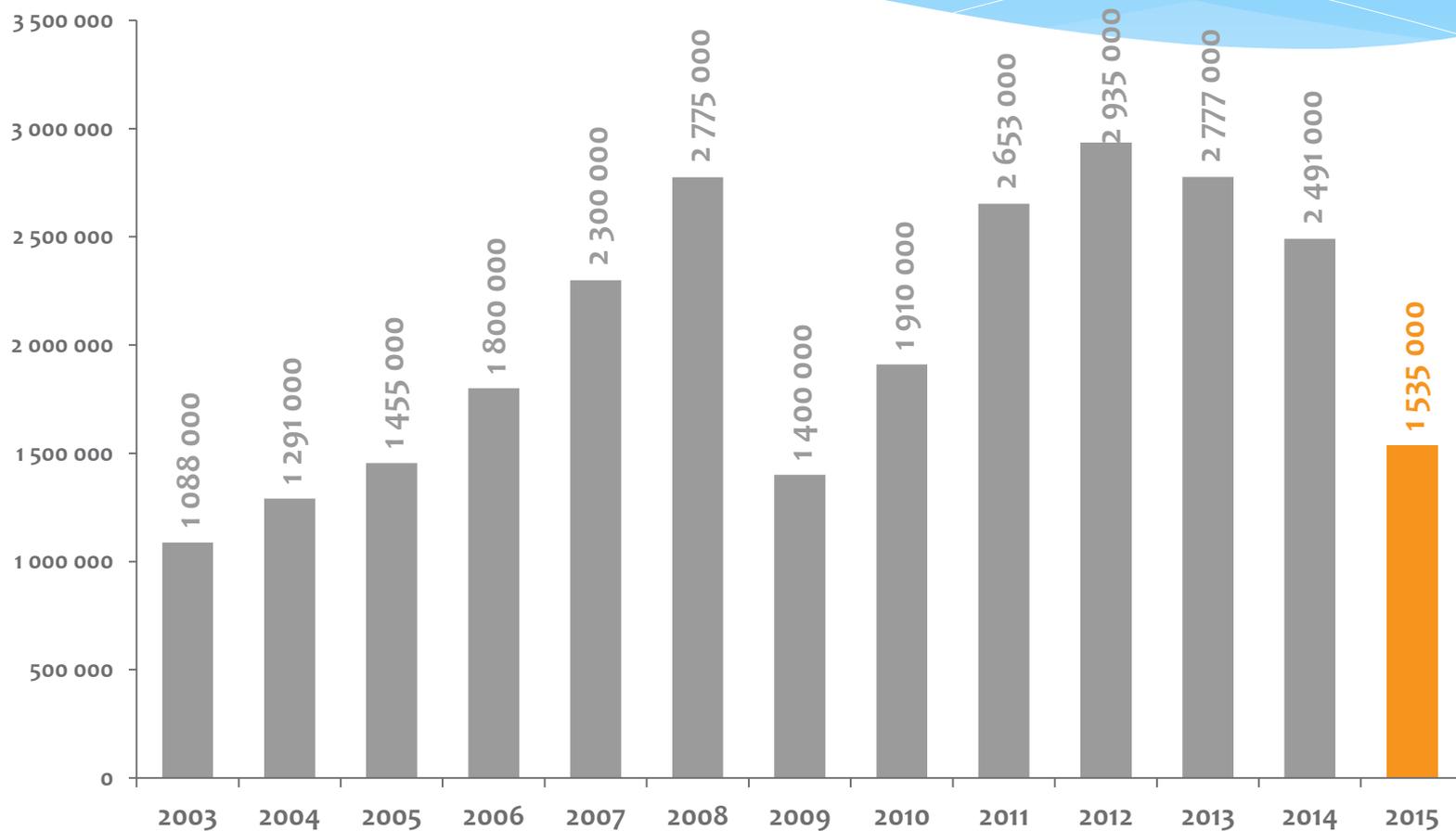


Планы автовладельцев по покупке автомобиля

● Планирую купить в 2014 году	45,1%
● Планирую покупку через 1 – 2 года	40,7%
● Уже купил/ сейчас покупаю	8,9%
● Нет, не планирую покупку в ближайшие 3 – 5 лет	2,3%
● Затрудняюсь ответить	3%

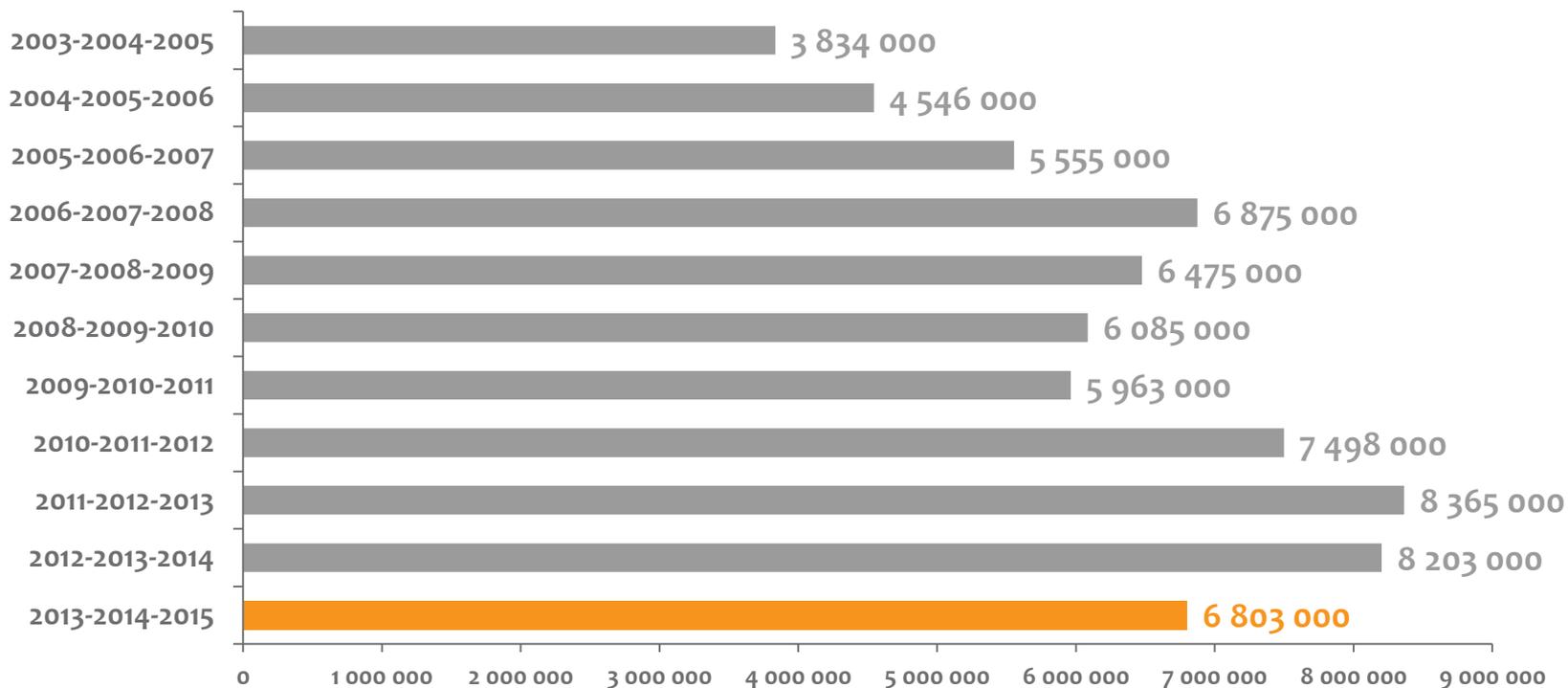


* Эволюция регистраций новых легковых автомобилей





* Эволюция регистраций новых легковых автомобилей – в суммах по 3 года



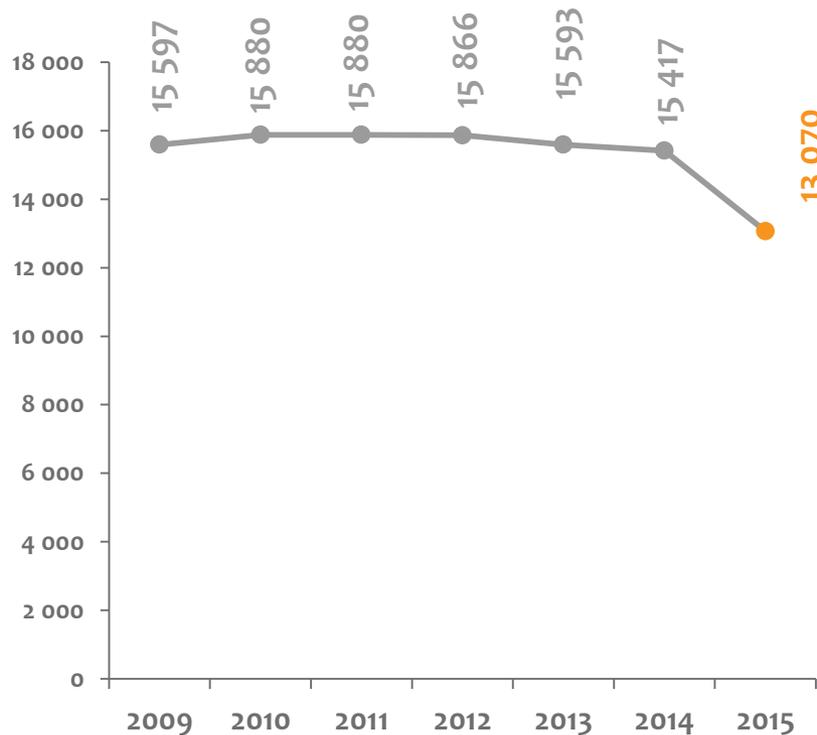
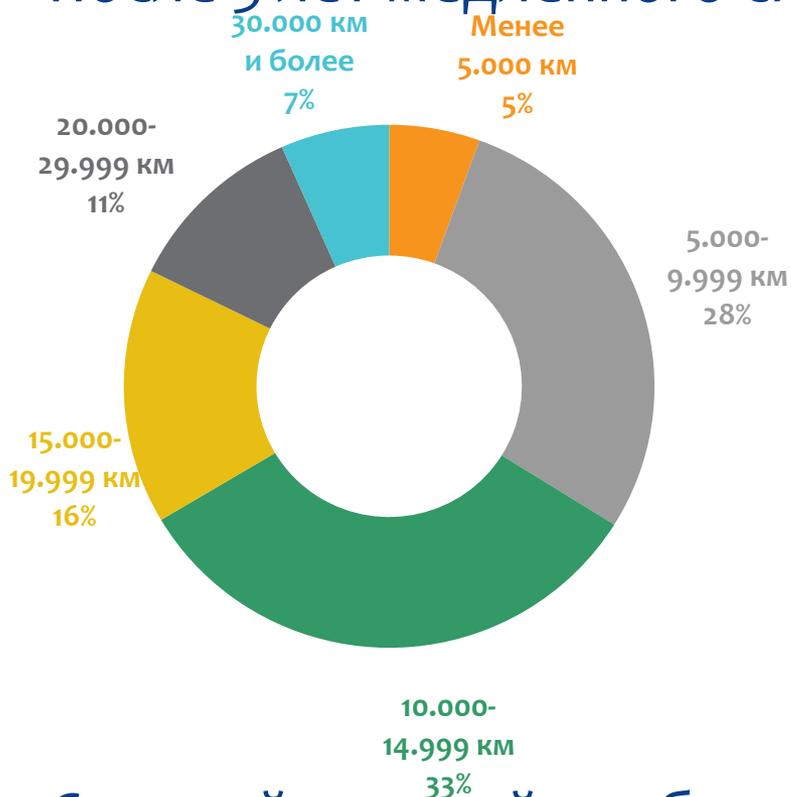


Пробег за год

СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ
И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

- * Годовой пробег по сегментам
- * 5% парка автомобилей прошли менее 5,000 км за последние 12 месяцев.
- * После 3 лет медленного снижения пробег упал значительно.

Средний годовой пробег, км

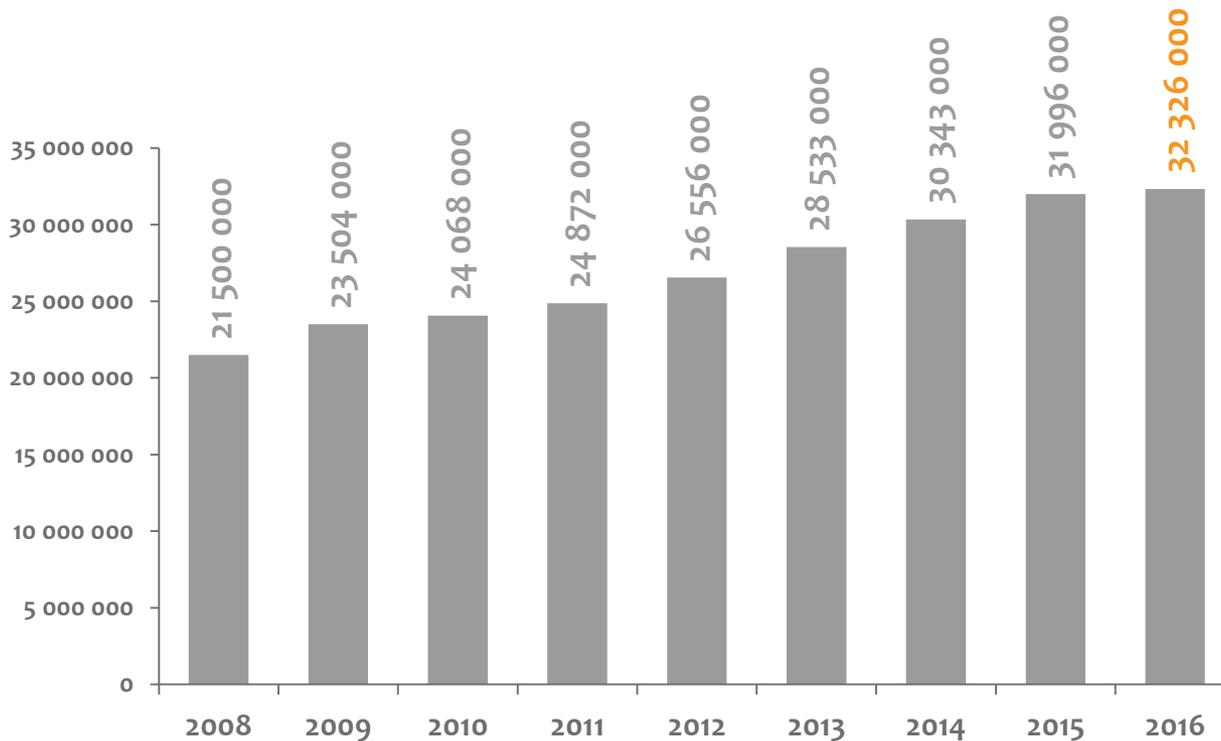


- * Средний годовой пробег в 2015 году составил 13 070 км



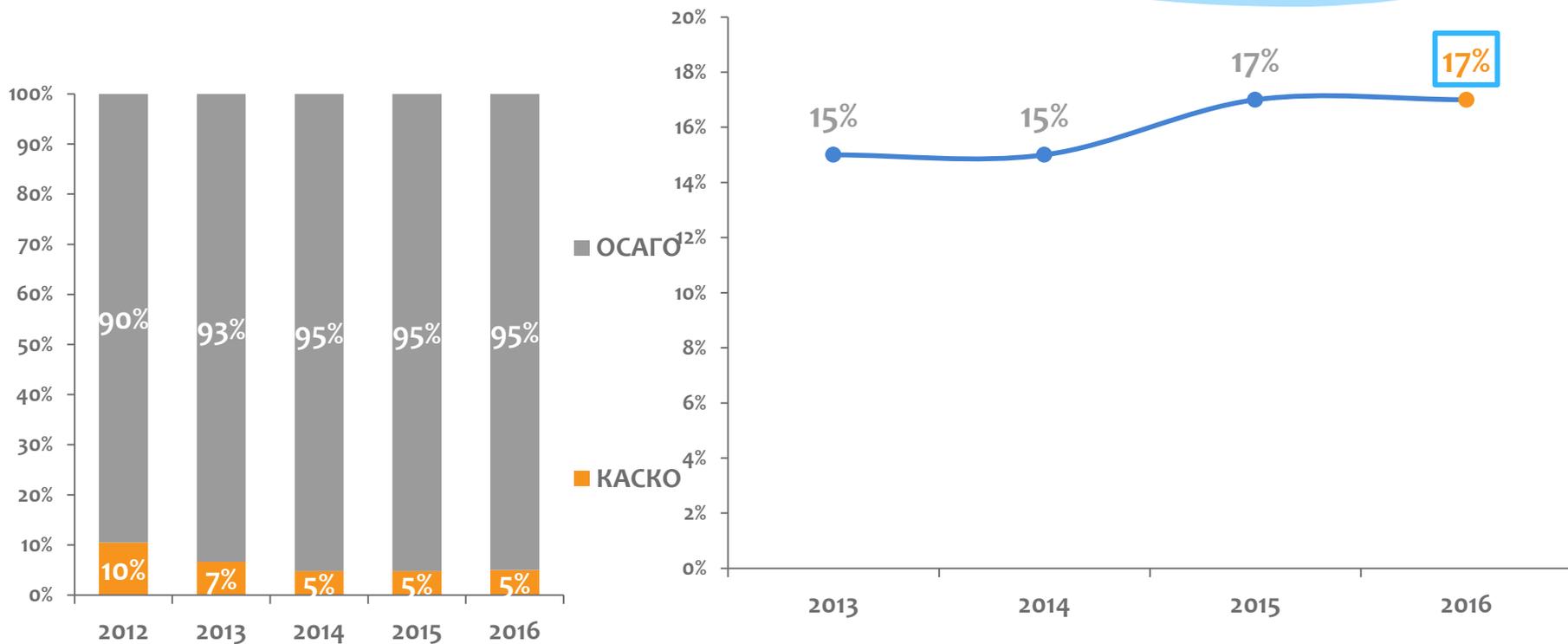
СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ
И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

* Эволюция парка автомобилей
(движущийся парк)





* Страхование и процент аварийности



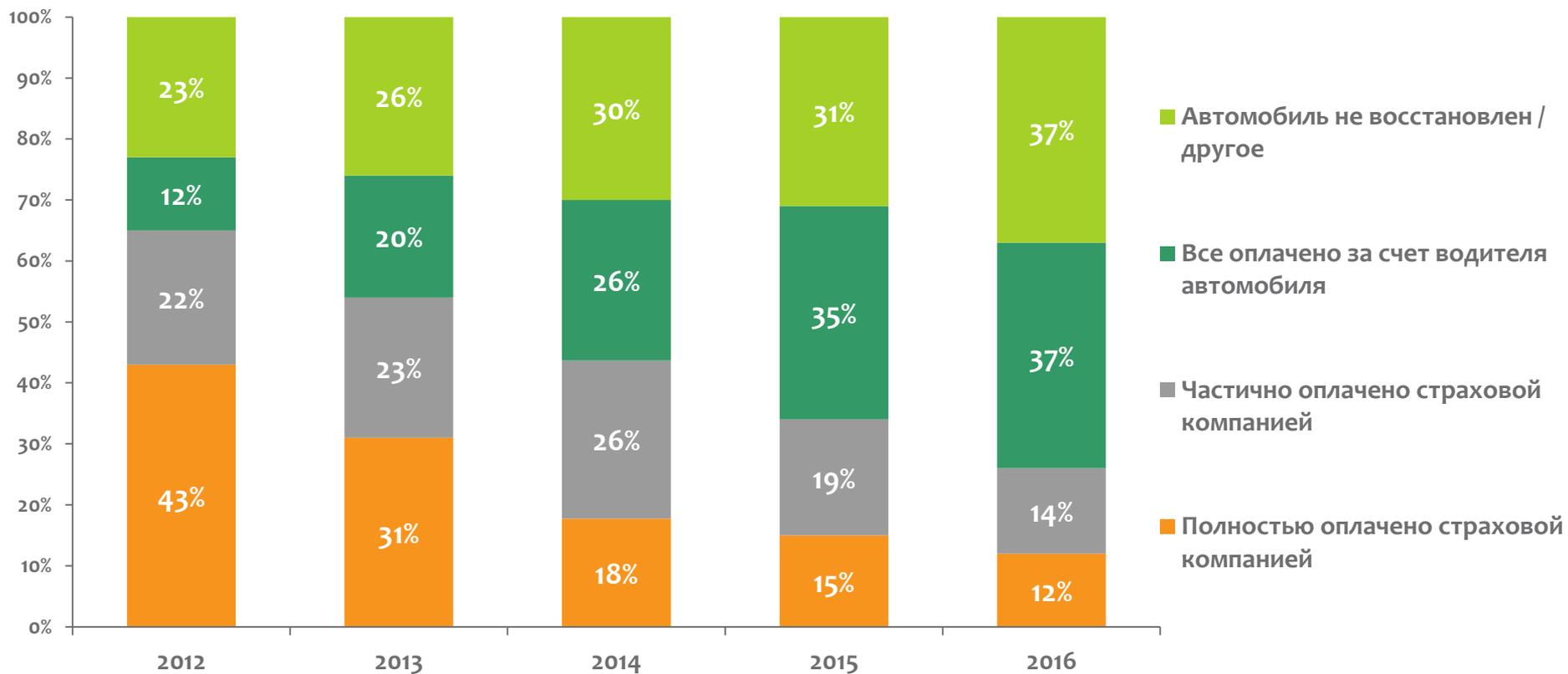


* Посещение профессионала для ремонта после аварии





* Как было оплачено восстановление автомобиля





* Состояние автомобиля в данный момент





СОЮЗ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ
И ОЦЕНЩИКОВ АВТОТРАНСПОРТА

* Спасибо за внимание