

Шановний Сергію Вікторовичу!

Ситуація, яка склалася останнім часом навколо Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ), викликає серйозне занепокоєння як серед страховиків – членів МТСБУ, так і серед страхувальників за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а також серед потерпілих осіб, життю, здоров'ю або майну яких нанесено шкоду внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Тільки за 2014 рік було припинено членство в МТСБУ 19-ти страховиків, які загалом займали близько 10% ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Це означає, що близько 700 тисяч власників транспортних засобів позбулися реального страхового захисту, а потерпілі у ДТП особи втратили можливість отримати відшкодування нанесеної шкоди, оскільки переважна більшість страхових компаній, які залишили ринок ОСЦПВ, не виконують прийняті на себе зобов'язання. Не набагато краща ситуація і серед страховиків – діючих членів МТСБУ: лише трохи більше третини від загальної кількості заявлених страхових випадків, врегульовується в строк, передбачений чинним законодавством, решта випадків врегульовується з порушенням встановлених строків.

На мій погляд, така ситуація є можливою виключно завдяки недосконалому механізму забезпечення страховиків бланками полісів ОСЦПВ, який дає можливість членам МТСБУ отримувати бланки (та, відповідно, укладати договори страхування) без надання достатніх фінансових гарантій, а також завдяки фактичній неспроможності (або небажанню) Дирекції МТСБУ контролювати страховиків - членів бюро та, при необхідності, застосовувати відповідні заходи впливу. Наведу кілька прикладів:

1. На даний час існуючий порядок забезпечення страховиків бланками полісів ОСЦПВ передбачає залежність кількості бланків, які може отримати страховик, від загальної суми його внесків до централізованого страхового резервного фонду захисту потерпілих у ДТП (далі – ФЗП) із розрахунку (приблизно) 10 грн. за 1 бланк полісу. При цьому, в середньому по ринку на 1 укладений договір припадає близько 130 грн. страхового відшкодування. Це означає, що зобов'язання страховика, які він бере на себе за укладеними договорами ОСЦПВ, забезпечені його власними коштами у ФЗП менше, ніж на 10%. Така ситуація як раз і провокує страховика на те, щоб якнайшвидше будь-яким шляхом (у т.ч. шляхом демпінгу) захопити як можна більшу частку ринку, отримати страхові платежі, вивести кошти з компанії, а за зобов'язаннями не платити. Далі компанію можна визнати банкрутом і по її зобов'язанням буде розраховуватися МТСБУ. Але, оскільки коштів такої компанії в МТСБУ буде недостатньо (як було вказано вище), платити МТСБУ буде за рахунок коштів інших страховиків. Ця проблема неодноразово доповідалася Генеральному директору МТСБУ, на розгляд надавалися конкретні пропозиції щодо її вирішення, проте жодних рішень з цього приводу прийнято не було.
2. Відповідно до існуючих норм законодавства страховики – члени МТСБУ зобов'язані були в строк до 05.11.2014 р. сформувати у фонді захисту потерпілих (ФЗП) базовий гарантійний внесок у розмірі не менше 500 000 Євро. Навіть якщо прийняти до уваги досить спірне рішення Президії МТСБУ щодо формування зазначеного внеску по курсу, який діяв ще в 2012 році, то станом на 05.11.2014 р. значна кількість страховиків все одно не виконали зазначену норму, тобто такі страховики після 05.11.2014 р. мали заборгованість по сплаті внесків до ФЗП. Це є порушенням норм законодавства, Статуту МТСБУ, внутрішніх нормативних документів МТСБУ і Генеральний директор зобов'язаний був відповідно до п. 6.6 Статуту застосувати до таких страховиків захід впливу у вигляді попередження. Відповідно до п. 51.10 ст. 51 Закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників

наземних транспортних засобів» (далі – Закон) страховик, який має заборгованість по сплаті внесків до ФЗП протягом 2-х місяців, автоматично втрачає статус асоційованого члена МТСБУ. Тобто, ті страховики, які не сформували базовий гарантійний внесок у розмірі 500 000 Євро станом на 05.01.2015 р., фактично втратили членство в МТСБУ, а Генеральний директор зобов'язаний був направити таким страховикам відповідне повідомлення. На жаль, навіть станом на сьогодні є компанії, які не виконали вимоги Закону, проте жодних заходів впливу до них застосовано не було, так само, як і не було направлено повідомлення про втрату членства і такі компанії продовжують працювати на ринку.

3. Протягом останніх півроку страхова компанія «Гарант-авто» мала хронічну заборгованість перед МТСБУ. В кінці листопада зазначений страховик вже мав заборгованість перед МТСБУ понад 2 місяці, тобто були усі підстави для припинення членства в МТСБУ. Проте відповідний лист був підписаний Генеральним директором МТСБУ лише 23.12.2014 р., тобто компанія майже місяць укладала договори ОСЦПВ, по яким відповідати прийдеться МТСБУ за рахунок коштів інших СК.

Також, слід зазначити, що на протязі 11-12 міс. 2014 р. бланки полісів видавалися окремим страховикам всупереч встановленого порядку. Так, наприклад, наприкінці листопада 2014 р. СК «Альфа-гарант» отримала дозвіл на видачу бланків полісів у той час, коли мала не усунуте попередження. Інша компанія (СК «Україна») отримала дозвіл на видачу бланків полісів у той час, коли МТСБУ володіло інформацією, що компанія порушує ліцензійні умови (відсутня за місцем знаходження, не займається врегулюванням збитків, а усі справи передала факторинговій компанії).

З іншого боку, окремі рішення керівництва МТСБУ, які приймалися під гаслами боротьби з корупцією та покращенням якості обслуговування осіб, які звертаються в МТСБУ, приводять до прямо протилежного результату. Зокрема, наприкінці 2014 року були скасовані усі довіреності, видані працівникам МТСБУ для здійснення ними поточної роботи та виконання своїх службових обов'язків. Разом з тим, документи, необхідні для здійснення поточної роботи, керівництвом також не підписувалися. Так, рахунки та акти виконаних робіт з аварійними комісарами не підписувалися Генеральним директором та не сплачувалися протягом півтора місяці, що призвело до практичної зупинки роботи аварійних комісарів, значних ускладнень в їх роботі, а в деяких випадках – до порушень строків прийняття рішень щодо виплати відшкодувань, встановлених законом.

Підсумовуючи зазначене вище, можна стверджувати, що такий стан речей призводить до формування у населення зневіри до обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та покладає на сумлінних страховиків обов'язок своїми коштами покривати зобов'язання недобросовісних компаній, що в кінцевому рахунку взагалі ставить під загрозу існування даного виду страхування.

Приймаючи до уваги те, що відповідно до ст.46 Закону до компетенції Координаційної ради МТСБУ віднесено здійснення контролю за виконанням МТСБУ своїх повноважень, звертаюся до Вас з проханням вжити заходів щодо посилення контролю за діяльністю МТСБУ відповідно до встановленої законодавством та Статутом МТСБУ мети, а саме виконання гарантійних функцій та забезпечення виплати відшкодування потерпілим особам.

З повагою,

Начальник департаменту
врегулювання МТСБУ

О. Поліщук

09.02.2015 р.