

ДИСКУССИОННЫЕ АСПЕКТЫ СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОСАГО В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

С. М. Макейкина, канд. экон. наук, ст. преподаватель кафедры финансов и кредита ГОУВПО «Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарёва»

С. С. Лёшин, студент 3курса экономического факультета ГОУВПО «Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарёва»

В статье предпринята попытка исследования дискуссионных вопросов о необходимости, своевременности и социально-экономической эффективности ОСАГО в РФ. Систематизированы проблемы отечественного ОСАГО в свете появления на отечественном рынке двух основных нововведений: «прямого возмещения» и «Европротокола», практическое применение которых также выявило серьезные недостатки, ограничивающие их полноценную реализацию и требующих дальнейшего законодательного решения.

Ключевые слова: ОСАГО, страховая компания, страховая выплата, тарифы по ОСАГО, прямое урегулирование, европротокол.

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, начиная с июля 2003 года, осуществляется в России на обязательной основе согласно Федеральному закону от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».[1]

Возникновение института ОСАГО обусловлено социально-экономическими тенденциями, связанными с ростом количества автомобилей, интенсивности дорожного движения, увеличением дорожно-транспортных происшествий, несчастных случаев и числа пострадавших, повышением материальной ответственности граждан и юридических лиц за последствия своих действий, нанесением большого урона экономике страны в целом.[2] Данные факторы, являясь общемировой тенденцией, свидетельствуют о том, что ОСАГО будет занимать все более значительное место среди других отраслей страхования.

Между тем, вопросы о необходимости, своевременности и социально-экономической эффективности ОСАГО являются до сих пор дискуссионными.

ОСАГО вводилось как социальная мера, направленная на создание определенных финансовых гарантий в отношении по поводу возмещения причиненного вреда между участниками автомобильных аварий. Идея подобного вида страхования не нова: оно действует во многих странах мира – в Европе, например» - это «зеленая карта». Особенностями «автогражданки» в России является государственное установление правил страхования и государственное регулирование тарифов.[1]

Конечно, Закон об ОСАГО направлен на защиту интересов пострадавшей в результате ДТП стороны, однако его практическая реализация выявила проблематику его применения, как в социальном, так и в экономическом аспектах. Исследование статистики обращений участников ОСАГО в Российском Союзе Автострахования (РСА), позволило выявить следующие основные социально-экономические проблемы отечественного ОСАГО:

1. Больше всего потерпевшие, обратившиеся за выплатой по ДТП в страховую компанию, не довольны тем, что страховщики затягивают сроки выплаты (до 50% жалоб в РСА) и тем самым нарушают закон об ОСАГО. Для участников ОСАГО самое главное – это отремонтировать разбитую машину, потому что для многих автомобиль – единственный источник доходов или помощник в бизнесе.
2. Необоснованные отказы в выплатах страхового возмещения (20% жалоб в РСА). Необоснованные – это с точки зрения клиентов, а вот страховая компания всё очень аккуратно документально оформляет, прежде чем выдать официальный отказ, поскольку потом если, что ей разбираться в суде с клиентами и с проверкой РСА.
3. Размер выплаты страхового возмещения (17% жалоб в РСА). В законе об ОСАГО прописана обязанность страховщика произвести выплату, а, сколько она составит – не сказано. Было бы, конечно, необоснованно в

законе прописать какую-то определенную сумму выплаты, ведь в каждой аварии ущерб потерпевшего разный. Но без точного указания суммы выплаты получается, что даже если страховщик перечислил 10 рублей по страховому случаю на счет клиента, формально он свои обязательства по договору страхования выполнил, а значит, с точки зрения закона к нему придраться очень сложно.

4. Доплата за добавление водителей в полис. Страховые компании утверждают, что возможно максимум 5 водителей в полисе. Это не верно, число водителей не ограничено. И доплата за добавление водителей не всегда взимается. Мы имеем право добавить, хоть 100, хоть 1000 водителей в список допущенных водителей. Если же страховая компания утверждает обратное, то попросите показать, где такое написано. Нет ограничений на количество водителей, а то, что в полисе всего 5 строк для указания водителей – это проблема страховой компании. Пусть вписывают дополнительных водителей на обратной стороне полиса, либо делают дополнительное соглашение к полису. Требование доплаты возможно лишь в случае, когда у кого-либо из добавляемых водителей стаж попадает под больший коэффициент, чем у владельца страховки.[4]
5. Пересчет суммы страховой премии. Если нам исполнилось 22 года, и у нас на руках уже есть действующий полис ОСАГО, то страховая компания должна пересчитать сумму страховой премии и выплатить нам излишек. Для этого нужно написать заявление об изменении сведений и перерасчете страховки, затем предоставить его в страховую компанию, не забыв сделать отметку о приеме. Ждать указанное в заявлении количество дней, по истечению которых страховая компания должна вернуть деньги. С достижением 22 летнего возраста, мы уже не считаемся молодыми, предрасположенными к авариям, водителями (изменился коэффициент страхового тарифа).

6. Открытым остается вопрос о лимите ответственности по ОСАГО. Несмотря на завышенный размер базового страхового тарифа, страховая сумма по ОСАГО остается одной из самых низких среди развитых стран и стран с переходной экономикой.

На современном этапе, на отечественном рынке ОСАГО появилось два основных нововведения: 1) «прямое возмещение»; 2) «Европротокол», применение которых также выявило серьезные проблемы, ограничивающих их полноценную реализацию и требующих дальнейшего законодательного решения[4].

«Прямое урегулирование» (прямое возмещение) предусматривает возможность пострадавшего в ДТП автовладельца обращаться за компенсацией ущерба в свою страховую компанию, где он приобрел полис ОСАГО. Автовладелец может воспользоваться процедурой «прямого урегулирования» в том случае, если вред причинен только автомобилю, в ДТП приняли участие два транспортных средства и оба участника застрахованы по ОСАГО. При обращении в свою страховую компанию, автовладелец должен предоставить стандартный пакет документов: заявление, справку Ф-748 (со всеми заполненными полями и содержащую штамп либо печать), копии протокола об административном правонарушении, постановления по делу об административном правонарушении или определения об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении, извещение о ДТП, документы, подтверждающие право получения возмещения (например, свидетельство о регистрации ТС), а также поврежденный автомобиль на осмотр.

Введение прямого возмещения убытков оказало, на наш взгляд, самое большое негативное влияние на российский страховой рынок ОСАГО, который не был готов к таким серьезным изменениям. Ни в одной стране Европы прямое возмещение убытков не вводили директивно, везде это происходило по инициативе самих страховщиков, и везде это был постепенный процесс, причем процесс, длящийся не одно десятилетие. В итоге отдельные страховщики, в том

числе и лидеры рынка, пытаются заработать на обмане своих коллег и клиентов, откровенно занимаясь селекцией убытков и умышленно занижая выплаты потерпевшим. Все это делается с одной лишь целью – ПОЛУЧИТЬ ДОХОД на разнице между реальной выплатой и фиксированной суммой, на основании которой осуществляются взаиморасчеты.

Казалось бы, «прямое урегулирование» направленно на помощь автовладельцам в получении выплат, но в связи с его введением возникла существенная проблема, которую ранее никто не мог предвидеть. По закону об ОСАГО пострадавший в ДТП автовладелец может обратиться либо в свою страховую компанию, либо в компанию виновника ДТП. В такой ситуации ряд недобросовестных страховщиков начинают под различными незначительными предложениями затягивать выплаты, резко занижать размер ущерба, всячески ПЕРЕНАПРАВЛЯЯ автовладельца к другому страховщику. Такое поведение получило название «селекции убытков».[4]

Второе нововведение по ОСАГО называется «Европротокол» или «Процедура упрощенного урегулирования» и предусматривает возможность обращения в страховую компанию за выплатой без вызова на место происшествия сотрудника ГИБДД. Однако автовладельцы не спешат воспользоваться данной процедурой, что, по мнению страховщиков, связано с незнанием порядка процедуры и наличием полисов КАСКО.

На наш взгляд, большинство автовладельцев опасается отказа страховщиков в случае обращения в рамках «Европротокола», к тому же не каждый владеет информацией об обязательном заполнении всех полей извещения о ДТП в соответствии с требованиями правил ОСАГО. Многим водителям, виновным в ДТП, невыгодно оформлять документы без ГИБДД по той причине, что их автомобиль тоже пострадал и требует документального подтверждения для урегулирования по КАСКО в своей страховой компании. Для того чтобы автовладельцы безболезненно пользовались «Европротоколом» необходимо вводить по

КАСКО также урегулирование в размере 25 тыс. рублей без справок по любым повреждениям.[1]

Участники дорожного движения могут оформить ДТП без вызова сотрудников ГИБДД только в тех случаях, когда в аварии нет причинения вреда жизни и здоровью, в ней участвовало не более двух транспортных средств и у обоих водителей есть полис ОСАГО. Также автовладельцы должны быть согласны в характере и перечне видимых повреждений, условиях ДТП, а стоимость причиненного ущерба не может превышать 25 тысяч рублей. Если в ходе осмотра экспертом в страховой компании выяснится, что сумма ущерба превышает установленный лимит, то страховщик выплатит только 25000 рублей, а превышение суммы пострадавший может попытаться взыскать с виновника ДТП.

На данный момент по «Прямому урегулированию» и «Европротоколу» как у автовладельцев, так и у страховщиков возникает ряд вопросов. Сейчас самая актуальная проблема связана с реализацией прямого возмещения убытков, для её решения рассматривается законопроект, вводящий безальтернативное «прямое урегулирование», то есть, потерпевший в случаях, предусмотренных законом, должен будет обращаться только к своему страховщику.

Закон об ОСАГО постоянно нуждается в изменении и дополнении. Вступают в силу новые правила оценки износа автозапчастей. Дело в том, что по новым правилам есть детали и узлы, на которые износ не считается (стекла, подушки и ремни безопасности, тормозные шланги и другие части, относящиеся к тормозной системе, детали рулевой), то есть при расчете выплат страховщики обязаны включать в возмещение цену новых деталей. В результате тарифы на ОСАГО могут подняться на 20-25 процентов.

Страховые компании беспокоит также разработанный Минфином законопроект, который предусматривает увеличение страховой суммы по жизни и здоровью со 160 000 рублей до 500 000 рублей. Если из-за ДТП человек стал инвалидом I группы, страховщик должен выплатить 500000 рублей, II группы – 350 000 рублей, III группы (или инвалидом стал ребенок) – 250000 рублей.

Помимо этого в новом проекте предлагается увеличить страховую сумму по имуществу со 120000 до 200000 рублей. Также Минфин предлагает увеличить предельный размер выплаты по ОСАГО при упрощенной схеме оформления убытка с 25000 до 50000 рублей.

Если эти предложения будут приняты, то для обеспечения устойчивости ОСАГО придется увеличивать тарифы на 35-40 процентов. Минфин поручил Российскому союзу авто-страховщиков провести независимое исследование для более точных расчетов корректировки тарифа.

Очевидно, идет много споров и дебатов вокруг [ОСАГО](#). Но неужели в ОСАГО нет ничего хорошего? Все-таки попытаемся найти положительные стороны ОСАГО. Может, не все так плохо, как нам кажется?

Рост количества ДТП вынудил выработать эффективный механизм оказания помощи пострадавшим – и водители, и пешеходы, и пассажиры должны получать адекватную компенсацию ущерба.

Один из плюсов – это то, что клиентам, отъездившим год без аварий, законом об ОСАГО установлена система скидок и надбавок, зависящих от количества страховых случаев во время срока страхования. Система включает в себя 14 классов. При заключении впервые договора ОСАГО страхователю присваивается третий класс. Если он в течение одного года не попал в аварию, то в следующем году ему присваивается четвертый класс и предоставляется скидка 5% при заключении следующего страхового договора. Если же за год автовладелец совершил одно ДТП, то в следующем году он платит базовый тариф плюс 50%. Если же автовладелец попадет в аварию дважды в год (или чаще), то страховой тариф будет умножаться на 2,45.

Еще об одном достоинстве. В ситуации, когда человек поехал в отпуск на машине. Далеко от дома произошло ДТП, виновата другая сторона. Где пострадавший получит компенсацию, где будет ремонтироваться машина? Время отпуска ведь ограничено. Вот тут-то и проявляется плюс – если виновник имеет полис ОСАГО известной и крупной компании, имеющей разветвленную фили-

альную сеть (например, Росгосстрах), то компенсацию можно получить либо в том регионе, где произошло ДТП, либо по месту жительства пострадавшего, что, безусловно, свидетельствует о социально-экономической эффективности механизма ОСАГО.

Важность этого закона в том, что потерпевший не будет оставлен один на один со своей бедой. Теперь, по закону, он будет получать компенсацию. Если из-за аварии пострадает его автомобиль, то будет произведен или оплачен ремонт. Если пострадает водитель, пешеход, пассажир – им будет выплачена сумма средств на лечение, реабилитацию, компенсирована потеря заработка. Родственникам погибших также будет выплачена компенсация. Закон об ОСАГО необходим в первую очередь потерпевшим, освобождая их от необходимости выпрашивать деньги с виновника. Размер страховой выплаты, как правило, превышает страховой взнос в несколько раз, поэтому этот закон нужен и самим водителям, поддерживая их финансовое благополучие. Тем более что Россия первая в Европе страна по числу погибших на душу населения.

Конечно, Закон об ОСАГО еще несовершенен, постоянно нуждается в изменении и дополнении. Но, тем не менее, на сегодня это наиболее оптимальный вариант закона, который действительно способен работать, решая социальные и экономические проблемы. На наш взгляд, Россия переживает период адаптации к этому сложному, но, как показывает мировая практика, необходимому виду страхования гражданской ответственности.

Закон заставляет страховать не свою собственность, а ответственность водителя перед другими участниками движения. Итак, если застрахованный водитель совершает аварию, страховая компания, в обязательном порядке, будет производить выплату компенсаций потерпевшему. Компенсации виновнику ДТП законом не предусмотрены. Но с другой стороны теперь и он защищен от значительных расходов по возмещению ущерба потерпевшему. За него это делает страховая компания.

Положительно и социально ответственно и то, что тарифы по ОСАГО утверждаются Правительством РФ. При этом государство контролирует положение по ОСАГО и может оперативно (раз в полгода) пересматривать тарифы для установления наиболее адекватных и справедливых тарифов для страхователей в зависимости от сложившейся ситуации по данному виду страхования. Государство передает страховщикам техническую часть осуществления данного закона, оставляя за собой жесткие контролирующие функции:

- устанавливает правила страхования, страховые тарифы;
- обязывает страховщиков организовывать независимую экспертизу для определения суммы ущерба;
- устанавливает льготы для инвалидов.

Весомым аргументом в защиту ОСАГО является то, что осуществление обязательного страхования государственного и муниципального транспорта не приведет к дополнительным бюджетным расходам, а повлечет лишь перераспределение конкретных затрат, связанных с содержанием автотранспорта. Необходимо знать, что теперь подавляющая часть расходов по урегулированию последствий ДТП, предусмотренная бюджетами всех уровней, станет покрываться страховыми компаниями.

В рамках ОСАГО страховыми компаниями, членами РСА, создается единая база данных, в которой будет учитываться вся аварийная история автовладельца. Соответственно, такая база данных, доступная для компании-страховщика, позволит в кратчайшие сроки определить, как классифицировать то или иное ДТП. Более того, даже смена автомобиля или переход из одной страховой компании в другую не позволят безнаказанно осуществлять мошеннические действия, направленные на извлечение преступных доходов.

Почти половина россиян одобряют ОСАГО. 48% населения России, в общем, поддерживает введение закона об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО), а 18% поддерживает его в существующем виде. Обязательное страхование автогражданской ответственности – норма,

направленная на социально – экономическую защиту всех граждан России, доказавшая свою жизнеспособность и продолжающая развиваться. Закон о ОСАГО, безусловно, гарантирует возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу пострадавших в ДТП. В основу этого закона легла практика европейских стран. Предварительное изучение западного опыта позволило заложить законодательную базу и избежать некоторых ошибок, в результате за все семь лет действия закона, ОСАГО охватило 95% автовладельцев; свыше 170 страховых организаций имеют право оформлять полис ОСАГО. Обязательное страхование автогражданской ответственности – наиболее массовый вид розничного страхования в России, которым, так или иначе, занимаются практически все страховщики и их агенты.

На сегодняшний день система обязательного страхования ответственности является наиболее эффективным с экономической и социальной точки зрения способом защиты пострадавших и их имущества, ведь не секрет, что до введения ОСАГО значительная часть нанесенного в ДТП ущерба не возмещалась.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ:

1. Никулина Н.Н. Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение, 2009г.
2. Шахов В.В. Страхование, изд.: ЮНИТИ, 2003год.
3. Электронный ресурс. Режим доступа: www.autoins.ru
4. Электронный ресурс. Режим доступа: www.osago-autokasko.ru