

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДЕЙСТВУЮЩЕГО МЕХАНИЗМА ОСАГО В РОССИИ**

**Макейкина С. М.,**

канд. эконом. наук, доцент кафедры финансов и кредита,  
Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарёва, г. Саранск

**Ситникова Н. А.,**

студентка 5 курса экономического факультета,  
Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарёва, г. Саранск

*В статье рассматриваются проблемы действующего механизма ОСАГО в России с точки зрения его организации, правового регулирования и финансовых аспектов. Кроме того, авторы особое внимание акцентируют на проблемах адаптации поправок к ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в части повышения коэффициентов по страховым тарифам и их последствиям.*

**Ключевые слова:** страховые выплаты, страховые тарифы, ОСАГО, мошенничество, страховые компании, страхователь.

Жизнь людей и принадлежащее им имущество постоянно подвергаются риску быть частично или полностью утраченными вследствие наступления чрезвычайных событий. Технический прогресс, урбанизация, загрязнение окружающей среды, повышение темпов общественной жизни за последние десятилетия вызвали заметный рост производственного и бытового травматизма, заболеваемости и смертности населения. Названная совокупность негативных последствий научно-технического прогресса и других факторов общественной жизни образовали особую группу рисков и специфические отношения между людьми по поводу возмещения потерь в их доходах. Особое место здесь занимает ОСАГО, так как оно включает в себя практически все перечисленные признаки, потому что субъекты автострахования могут выступать как в качестве причины, так и в качестве последствий вышеперечисленных факторов.

Страховой рынок ОСАГО в России с каждым годом развивается и усложняется. Этому способствует ужесточение государственного регулирования данной отрасли и неоднозначные отношения между страховщиками и страхователями. Для современной системы ОСАГО характерно наличие множества проблем, с которыми государство начинает активно бороться.

С точки зрения авторов проблемы, сдерживающие развитие действующего механизма ОСАГО можно классифицировать с позиции организационных аспектов, правового регулирования и финансовых аспектов.

В контексте проблематики организации ОСАГО, на наш взгляд, можно выделить следующие проблемы:

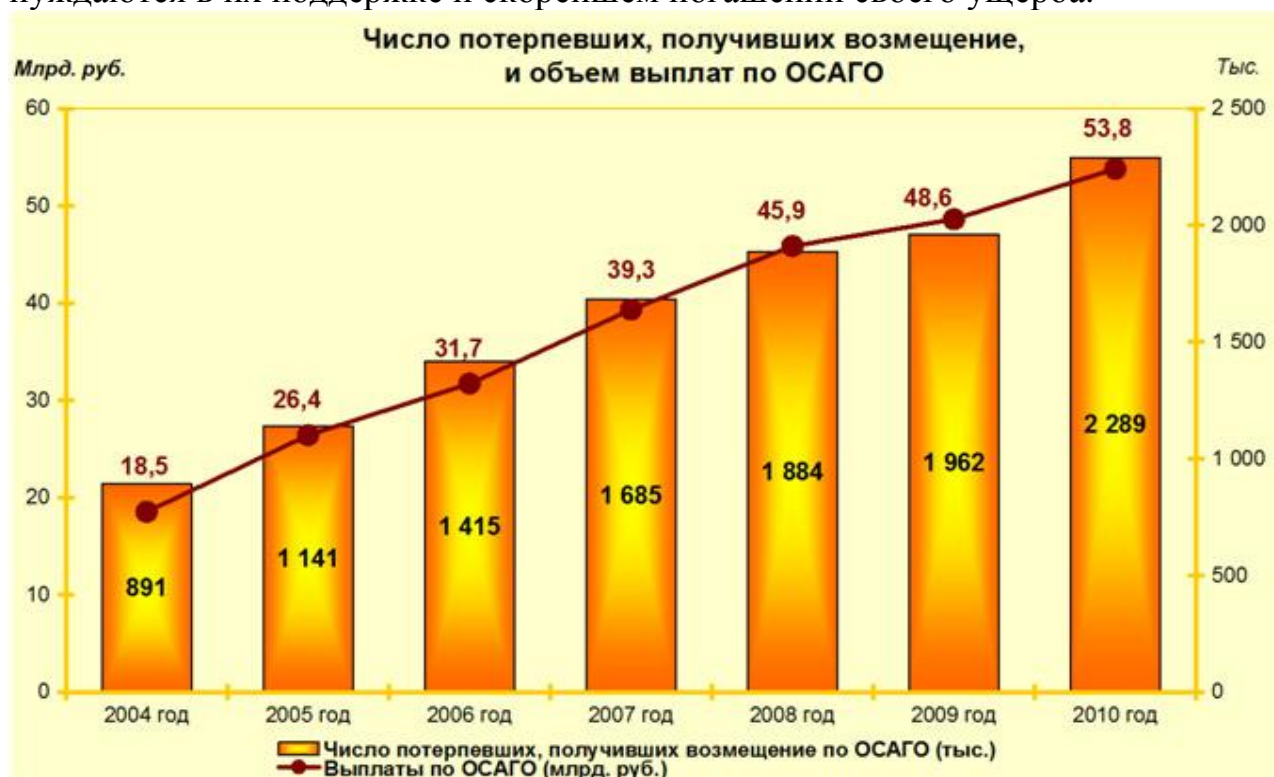
намеренное затягивание сроков выплат страховщиками, установленных ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств»;

необоснованные отказы в страховых выплатах;

монополизация рынка, в связи с ликвидацией многих страховых компаний;

усложнение процедуры покупки полюса ОСАГО, вследствие возникновения требования о наличии действующего полюса техосмотра и др.

Статистика жалоб в РСА показывает, что потерпевшие, обратившиеся за выплатой по ДТП в страховую компанию, не довольны долгим сроком рассмотрения их заявления на страховую выплату (50 %) [4]. Таким поведением страховые компании нарушают закон об обязательном страховании автогражданской ответственности, который обязует страховщиков рассматривать страховое заявление и приложенные к нему документы в течение 30 дней со дня их подачи. Страховые компании не учитывают, что после ДТП водители особенно нуждаются в их поддержке и скорейшем погашении своего ущерба.



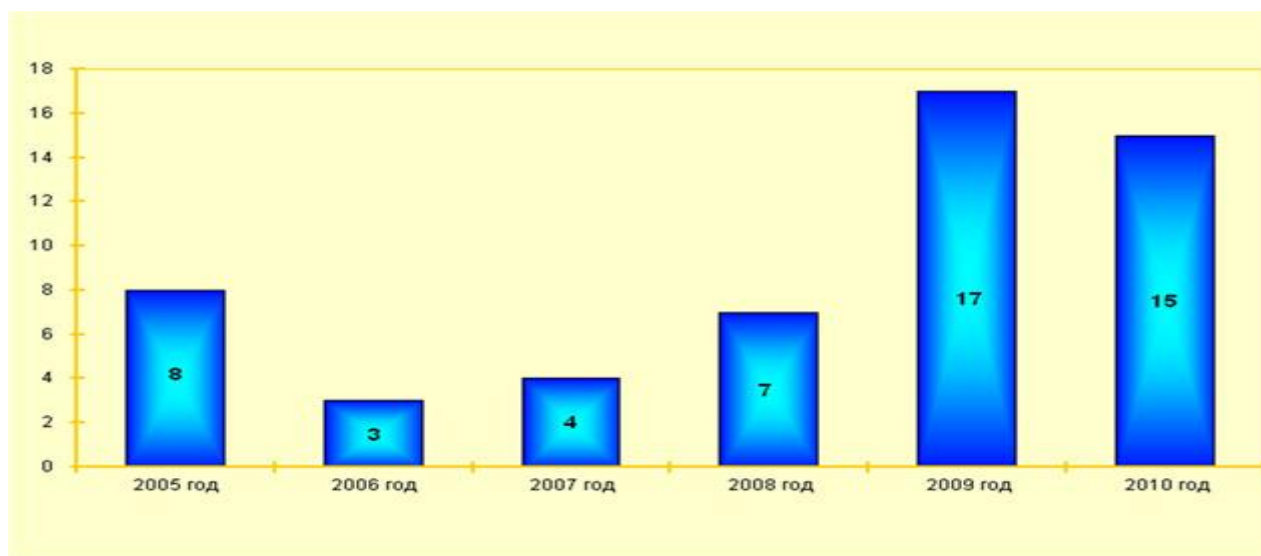
Р и с у н о к 1 Число потерпевших, получивших возмещение, и объем выплат по ОСАГО

Необоснованные отказы в выплатах страхового возмещения составляют 20% жалоб в РСА [4]. Необоснованные с точки зрения клиента, а со стороны страховщика каждый отказ имеет документальное подтверждение. Что является необходимым, когда дела о страховых выплатах доходят до суда. На рисунке 1 представлены объемы страховых выплат за последние 9 лет. Из данного рисунка очевидно, что с каждым годом страховые выплаты увеличиваются. Это обу-

словлено, прежде всего, ростом количества автомобилей и их доступностью по сравнению с прошлым периодом. Также большое влияние в настоящее время имеет положительная репутация страховщика на рынке. Для этого страховые компании идут на компромиссы со своими клиентами, так как удовлетворенный клиент приведет 3-4 новых клиентов, а неудовлетворенный будет распространять негативную информацию 10-30 гражданам.

В большинстве случаев с незначительными компенсациями страховым компаниям выгоднее осуществить страховую выплату клиенту, чем вступать с ним в судебные тяжбы.

С 1 января 2012 г. увеличивается минимальный размер уставного капитала страховых организаций с 30 млн. руб. до 120 млн. руб. без учета специальных коэффициентов. Соответственно сократиться количество страховых компаний и будут происходить массовые сокращения персонала. Так, если в 2009 г. отозвано лицензий было у 17 страховых компаний, то в 2012 г. их может оказаться значительно больше. Последняя динамика ликвидации страховых компаний представлена на рисунке 2.



Р и с у н о к 2 Число страховщиков-членов РСА, у которых отозваны лицензии

При этом рост недовольства и снижение доверия к страховщикам со стороны клиентов, в первую очередь, физических лиц, вполне предсказуемы. Также предсказуем и рост жалоб от населения в надзорные органы, и увеличение финансовой нагрузки на РСА. В данной ситуации, целесообразно проведение разъяснительной работы с населением, и чем быстрее она начнется, тем легче будут последствия неминуемого события. Кроме этого будет происходить более быстрая монополизация рынка, чем в настоящее время.

С 1 января 2012 г. вступает в силу новый закон о техосмотре, по которому новые автомобили, купленные в салоне, не проходят техосмотр и получают талон автоматически в первое время. В дальнейшем они не будут получать никаких талонов. Их исправность и безопасность в течение трех лет обеспечивает производитель.

С поддержанными автомобилями все по-другому. Чтобы получить полис, необходимо иметь действующий талон техосмотра. Страховка выдается на год. Талоны имеют разные сроки действия. Новая машина получает его на три года, трехлетние – на два года, пятилетние – тоже на два года, а те, которым более семи лет, – на один год. Есть категории транспорта, которые должны проходить осмотр раз в полгода.

На этом этапе возникает проблема. Страхователь не сможет купить полис ОСАГО, если до окончания срока действия талона техосмотра автомобиля остается меньше полугода. В этом случае предстоит заново пройти техосмотр, получить талон и только тогда обращаться за покупкой ОСАГО.

Именно с 1 января 2012 г. страховщики будут продавать полисы ОСАГО только по предъявлению действующего талона техосмотра. С нового года сотрудники ДПС перестанут спрашивать этот талон на дороге у водителей легковых транспортных средств. До 2014 года будут действовать два способа прохождения техосмотра. Останутся государственные пункты ТО, в которых работают инспекторы ГИБДД, где цена за техосмотр складывается из пошлины в 300 рублей и услуг по осмотру – 300 – 500 рублей. А также появятся операторы техосмотра, аккредитованные РСА. Стоимость прохождения техосмотра у них будет, по некоторым предположениям, около 1500 рублей. Но максимальную ценовую планку должна установить Федеральная служба по тарифам и сборам.

К факторам, сдерживающим развитие действующего механизма ОСАГО в контексте его правового регулирования, на наш взгляд, можно отнести:

- отсутствие четко установленных минимальных размеров страховых выплат в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств»;

- мошенничество на страховом рынке, в частности масштабное распространение поддельных страховых полюсов ОСАГО; занижение агентом суммы страховой премии по полюсам (по сговору со страхователем); фальсификация результатов технической экспертизы после ДТП; умышленное причинение ущерба страхователем своему имуществу и др.

- отсутствие единой методики оценки ущерба;

- недостаточность выплат при причинении вреда жизни и здоровью потерпевших;

- нет четкого порядка расчета возвращаемой части страховой премии при досрочном прекращении договора страхования;

- существует неурегулированность отношений в случае гибели причинителя вреда;

- нет порядка определения степени виновности при обоюдной вине участников ДТП.

Значительное количество жалоб в РСА приходится на недостаточный размер страховых выплат. В законе об ОСАГО прописана обязанность страховщика, произвести выплату до 160 тыс. руб. каждому потерпевшему в случае причинения вреда жизни и здоровью, а в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, не более 120 тысяч рублей. На практике

эта сумма может значительно уменьшиться и страховщик будет прав, если осуществит какую-нибудь незначительную выплату.

Одним из самых распространенных способов мошенничества является подделка полюсов ОСАГО. Когда страхователь покупает полюс в придорожных ларьках или осуществляет его покупку в себя дома у незнакомого агента страховой компании, есть большая вероятность приобрести подделку. Именно поэтому необходимо остерегаться подделок и старых недействительных полюсов от разорившихся страховых компаний. Современные полюса ОСАГО, на конец 2009 года, имеют серию «ВВВ», а старые серию «ААА». Оригинал имеет выпуклый номер, а подделка нет. Поэтому оценить страховой полюс можно тактильно. К мошенничеству с поддельными полюсами также можно отнести использование похищенных бланков полюсов, намеренную порчу бланков, а также их списание в неустановленном порядке.

В ОСАГО, как и в других видах страхования, мало мошенничеств, совершенных в одиночку. В сговор, помимо страхователя или потенциального выгодоприобретателя, могут входить сотрудники страховых компаний, эксперты технических экспертиз, служащие компетентных органов.

С позиции финансовых взаимоотношений в рамках ОСАГО целесообразно отметить негативное влияние демпинга страховых компаний и рост коэффициентов страховых тарифов в связи с принятыми поправками в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Демпинг в настоящее время характерен для некоторых регионов нашей страны. Недорогой полис «автогражданки» – это не только нарушение законодательства, это большая проблема для пострадавших в ДТП.

Занижать цену по страховым полюсам страховые компании имеют право лишь в случаях предоставления льгот, которые получают пенсионеры, чернобыльцы, инвалиды 2 группы, а также участники Второй мировой войны. Данным клиентам страховая компания обязана продавать ОСАГО на 50% дешевле. Кроме того, в соответствии с системой бонусов возможна максимальная скидка в размере 50% при безаварийном страховании автомобиля в течение 11 лет. Все остальные клиенты страховой компании платят по обычному тарифу.

Если же страховщик обещает сделать скидку при отсутствии указанных факторов – это грозит клиенту в первую очередь проблемами с получением выплаты, так как демпинг может привести к тому, что со временем страховщику попросту не хватит резервов на покрытие убытков.

Более того, в связи с тем, что цена полиса, оговорена законом и нормативными актами, не исключена ситуация, когда при ее несоответствия установленной стоимости, юридически такой договор может быть признан недействительным. А это означает, что при наступлении ДТП пострадавшему просто откажут в выплате.

Также с проблемами рискуют столкнуться те, кто претендует на выплату от ликвидирующейся компании. Ведь если страховщик активно демпинговал, естественно, у него недостаточно средств на покрытие убытков.

Компания, которая активно демпингует, практически никогда не настроена на рациональное урегулирование убытков. Поэтому, покупая дешевый полис ОСАГО, автовладелец должен понимать, что в таком случае он платит за сервис плохого качества, за непрофессионализм персонала, за умышленно затянутые сроки выплаты. Страхователь должен помнить о том, что страховщик имеет право на регрессный иск. А в ситуации с дешевым полисом есть большая вероятность получить вызов в суд от страховой компании, так как она будет пытаться взыскать выплату с виновника.

Таким образом, яркая реклама, которая привлекает внимание высокими скидками на ОСАГО, а также агентов, предлагающих «дисконт» лучше избегать, чтобы защититься от проблем.

С июля 2011 года увеличились коэффициенты страховых тарифов в зависимости от возраста и стажа водителя, допущенного к управлению транспортным средством. Традиционно величина стоимости полуса ОСАГО вычисляется посредством умножения размера базового тарифа, равного 1980 руб., на ряд коэффициентов. Они служат для сглаживания убыточности по транспортным средствам различных мощностей, регионам России и разным группам автолюбителей.

Новые коэффициенты наименее выгодны для водителей младше 22 лет со сроком вождения более 3-х лет; для данной группы показатель увеличился от 1,3 до 1,6 (30%). Водители младше 22 лет, имеющих стаж вождения меньше 3-х лет, получают рост коэффициента от 1,7 до 1,8 (10%); водители старше 22 лет с небольшим стажем – от 1,5 до 1,7 (20%). Это наглядно представлено в таблице 1.

Т а б л и ц а 1

**Увеличение коэффициентов к страховым тарифам ОСАГО по соотношению  
возраст-стаж**

Возрастная группа	Коэффициенты до 2011 г.	Коэффициенты после 2011 г.	Отклонение, %
Без ограничения допущенных лиц	1,7	1,8	10
Возраст до 22 лет/ стаж до 3-х лет	1,7	1,8	10
Возраст более 22 лет/ стаж до 3-х лет	1,5	1,7	20
Возраст до 22 лет/ стаж более 3-х лет	1,3	1,6	30
Возраст более 22 лет/ стаж свыше 3-х лет	1	1	0

Текущее повышение тарифов ОСАГО коснется и владельцев маломощных автомобилей. На 10% возрос коэффициент, относящийся к транспортным средствам с мощностью двигателя 50-100 л.с. При силе мотора 50-70 л.с. коэффициент равен 1, при уровне 70-100 л.с. – 1,1. Если к вождению транспортного средства допущено неограниченное количество водителей, в расчет будут брать

коэффициент 1,8 вместо прежнего 1,7 (рост на 10%). Что мы наглядно представлено в таблице 2.

Т а б л и ц а 2

**Рост коэффициентов мощности двигателя**

Группа	Коэффициент до 2011 г.	Коэффициент после 2011 г.	Отклонение, %
До 50 л.с.	0,6	0,6	0
От 51 до 70 л.с.	0,9	1	10
От 71 до 100 л.с.	1	1,1	10
От 101 до 120 л.с.	1,2	1,2	0
От 121 до 150 л.с.	1,4	1,4	0
От 151 л.с. и выше	1,6	1,6	0

Данный рост коэффициентов существенно сказался на стоимости страхового полюса по ОСАГО. Так, например, человек старше 22 лет, получивший удостоверение более чем 3 года назад и управляющий автомобилем ЛАДА Приора в Москве, заплатит за полюс ОСАГО 4 356 руб. (вместо прежних 3 960 руб.). Зато собственнику ВМВ М3 с мощностью мотора в 420 л.с. необходимо заплатить 6 336 руб. как и раньше, т.е. молодые не богатые и не очень опытные будут платить больше, а другие с более мощными автомобилями по прежним коэффициентам.

Таким образом, вышеизложенные проблемы оказывают существенное влияние на развитие действующей системы ОСАГО в России, выявляя «пробелы» в механизме ОСАГО. Безусловно, изменения в организационных аспектах в следующем году затронут всех страховщиков относительно размера уставного капитала, а также страхователей, в связи с усложнением процедуры получения полюса ОСАГО. Недоработка российского законодательства в сфере ОСАГО приводит к двусмысленности понимания статей закона и развитию новых способов мошенничества. Финансовые отношения между страховщиками и страхователями также усложняются под воздействием государственного регулирования, которое проявляется в необоснованном росте страховых тарифов, что требует усовершенствования действующего механизма ОСАГО. В условиях монополизации рынка ОСАГО и необходимости развития добросовестной конкуренции целесообразно, на наш взгляд, предложить следующие меры решения обозначенных проблем:

- необходимо ужесточить условия допуска страховщиков на рынок обязательного страхования;
- ввести обязательное согласование с ФАС «Правил профессиональной деятельности», с целью выявления и недопущения ограничений конкуренции;
- унифицировать применяемую банками методику определения финансовой устойчивости страховщиков (если они не используют методику Минфина) или предоставить ФАС полномочия по согласованию таких методик;
- ввести в ОСАГО принцип «Все представляют всех» при обращении потерпевших по урегулированию убытков в регионах, где отсутствуют подразделения страховщика, продавшего полис ОСАГО.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] – закон от 25.04. 2002 №40 ФЗ – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
2. Алехина И.Г. Не дать убить конкуренцию [Электронный ресурс]  
/ И.Г. Алехина // Страхование сегодня: электронный журнал - Режим доступа: <http://www.insur-info.ru/comments/724> – Загл. с экрана.
3. Баршев В.П. ОСАГО поправят под техосмотр [Электронный ресурс]  
/ В.П. Баршев // Страхование сегодня: электронный журнал - Режим доступа: <http://www.insur-info.ru/press/68209/> – Загл. с экрана.
4. Официальный сайт РСА [Электронный ресурс]: база данных содержит статистику рынка – Режим доступа: <http://www.autoins.ru/ru/index.wbp> – Загл. с экрана.

## THE MODERN PROBLEMS OSAGO IN RUSSIA

**Makejkina S. M.,**

PhD, Associate Professor of Chair of Finance and Credit,  
Ogarev Mordovia State University, Saransk

**Sitnikova N. A.,**

5<sup>th</sup> year student of Department of Economics,  
Ogarev Mordovia State University, Saransk

*The summary: The article supports the modern problems OSAGO for Russia and we consider him organization, the legislative regulation and the financial aspects. The authors consider that the problem of adaptation changes for the federal law is very important for our country.*

**Keywords:** the insurance payments, the insurance tariffs, the swindle, the insurance companies, an insured.