

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РЫНКА ОСАГО: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УРЕГУЛИРОВАНИЯ УБЫТКОВ

CURRENT STATE OF CIVIL LIABILITY INSURANCE OF CAR OWNERS: PROBLEMS AND PROSPECTS OF SETTLEMENT DAMAGES

*N. Munteanu
I. Harin*

Annotation

Liability insurance of car owners (CTP) – is a must since the entry into force of the Federal Law of 25 April 2002. № 40–FZ "On mandatory insurance of civil liability of vehicle owners" (the Act). This type of insurance protects the property interests of the owners of the TC when applied by them to the life, health or property of third parties. 07.05.2003g. RF Government Decree № 263 approved rules insurance (hereinafter the Rules). This Act has been operating for more than ten years, but not once reviewed and reconsidered.

Keywords: insurance, CTP, insurance market, insurer financial markets.

Мунтяну Никита Васильевич

*Сургутский институт экономики,
управления и права (филиал)
ФГБОУ ВПО "Тюменский государственный
университет"*

Харин Иван Владимирович

*Сургутский институт экономики,
управления и права (филиал)
ФГБОУ ВПО "Тюменский государственный
университет"*

Аннотация

Страхование гражданской ответственности автовладельцев (ОСАГО) – является обязательным с момента вступления в силу Федерального закона РФ от 25 апреля 2002г. № 40–ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (далее Закон). Данный вид страхования обеспечивает защиту имущественных интересов владельцев ТС при нанесении ими ущерба здоровью, жизни или имуществу третьих лиц. 07.05.2003г. Постановлением Правительства РФ №263 были утверждены правила ОСАГО (далее Правила). Настоящий Закон действует уже более десяти лет, однако не раз пересматривался и претерпевал изменения.

Ключевые слова:

Страхование, ОСАГО, рынок страховых услуг, страховщик, финансовые рынки.

Как отметил В.В. Путин, на медиафоруме в Петербурге в апреле 2014г. [5], страхование гражданской ответственности, в том числе в области транспорта, – чрезвычайно важная сфера и для граждан, и для государства, и для экономики. Она нуждается в постоянном совершенствовании. Банк России, который сейчас является мегорегулятором финансового рынка и, соответственно регулятором на рынке страхования, готовит предложения, связанные с реализацией стратегии развития страхового рынка до 2020 года.

Можно сформулировать ряд важнейших проблем, которые наиболее очевидны в области автострахования по ОСАГО:

- ◆ несовершенство правовой базы при реализации Закона;
- ◆ высокий процент убыточности;
- ◆ недочеты тарифной политики (более десяти лет на рынке не менялись тарифы по ОСАГО);
- ◆ отсутствие представительств страховщика в том или ином субъекте РФ и как следствие удаленность центров урегулирования убытков;

- ◆ неэффективность действия "Европротокола";
- ◆ пробки на дорогах в месте аварии пока участники ДТП ожидают прибытие инспектора, из-за чего простаивает работающее население и в результате российская экономика теряет десятки миллиардов рублей;
- ◆ проблемы в оценке как самого ущерба причиненного транспортному средству, так и выплат за вред жизни и здоровью потерпевших.

Все эти проблемы требуют решения, так как затрагивают не только область страхования, но и целый ряд экономически важных областей российской экономики.

По состоянию на 1 января 2013 года на всем рынке страхования действовало 469 страховщиков (за 2012 год их количество уменьшилось на 110). При этом страховые взносы, собранные российскими страховыми компаниями, достигли рекордных объемов – 812,5 млрд. руб.41 (без учета обязательного медицинского страхования). В то же время с середины 2012 года на рынке идет постепенное снижение темпов прироста взносов в годо-

вом выражении (22,6% на 1 июля 2012 года, 22% на 1 октября 2012 года, 21,5% на 1 января 2013 года), тогда как по выплатам темпы роста увеличиваются (15,1; 17,3 и 21,4% соответственно). Объем страховых выплат достиг 370,8 млрд. руб.[4] В итоге если по состоянию на 1 июля 2012 года коэффициент убыточности, который характеризует отношение страховых выплат к взносам, был равен 40,8%, то на 1 января 2013 года – 45,6%.

Несмотря на доминирование на рынке страховых услуг добровольного страхования, основной вклад в темпы роста рынка внесло обязательное страхование (на 1 января 2013 года годовой темп его прироста составил 3,5%), а именно страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), объем взносов, по которому увеличился за 2012 год на 17,1%.

В 2013 году темпы роста данного вида страхования несколько снизились в связи с окончанием влияния корректировок тарифов.

В ситуации, когда на рынке страховых услуг число участников сокращается из-за присоединения к более крупным игрокам либо в связи с прекращением деятельности или отзывом лицензии, страховщики могут добиться более высоких темпов автострахования благодаря клиентоориентированной политике, созданию и поддержанию репутации надежности. В 2013 году премии по всему рынку страхования составили 904,9 млрд. руб., из них по ОСАГО – 134,2 млрд. руб., что составило 10,8% от общей суммы премий. Выплаты по ОСАГО за 2013 год составили 77,4 млрд. руб., что на 13,5 млрд. руб. больше, чем в 2012 году (табл. 1).

Таблица 1.

Общие сведения о страховых премиях и выплатах за 2013 год [4]

Виды страхования	Страховые премии			Выплаты		
	млрд руб.	% к общей сумме	% к соответствующему периоду предыдущего года	млрд руб.	% к общей сумме	% к соответствующему периоду предыдущего года
страхование жизни	84,89	9,4	160,5	12,33	2,9	92,4
личное страхование (кроме страхования жизни)	208,73	23,1	113,2	103,14	24,5	110,9
страхование имущества	393,82	43,5	104,6	201,73	48,0	111,0
страхование гражданской ответственности	29,74	3,3	99,4	7,14	1,7	133,0
страхование предпринимательских и финансовых рисков	21,95	2,4	110,2	1,66	0,4	79,4
ИТОГО по добровольным видам страхования	739,13	81,7	111,4	326,0	77,5	110,3
обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)	134,25	14,8	110,3	77,37	18,4	119,0
обязательное страхование (кроме ОСАГО)	31,48	3,5	109,4	17,4	4,1	144,9
ИТОГО по обязательным видам страхования	165,73	18,3	110,2	94,77	22,5	123,1
ИТОГО по добровольным и обязательным видам страхования	904,86	100,0	111,1	420,77	100,0	112,9

Таблица 2.

Компании-лидеры по сбору премий ОСАГО по итогам 2013 года [4]

Организация	Премии, млн руб.	Доля, %	Выплаты, млн руб.	Средняя премия, тыс. руб.	Средняя выплата, тыс. руб.	Уровень выплат, %
Итого:	135 122,8	100,0	78 103,1	3,2	29,0	57,8
Росгосстрах	34 560,8	25,6	23 861,5	2,9	29,8	69,0
РЕСО-Гарантия	12 356,8	9,1	6 041,4	3,6	30,6	48,9
Ингосстрах	9 680,2	7,2	6 997,1	4,2	32,1	72,3
СГ МСК	8 552,6	6,3	6 019,4	2,7	26,3	70,4
ВСК	8 121,2	6,0	4 700,4	3,2	26,2	57,9
Согласие	7 242,9	5,4	3 442,0	3,3	27,8	47,5
АльфаСтрахование	7 116,9	5,3	3 504,9	3,3	30,5	49,2
Альянс	4 797,0	3,6	1 974,6	3,6	29,1	41,2
УралСиб	4 653,9	3,4	2 381,5	3,1	25,1	51,2
МАКС	3 842,1	2,8	2 462,7	3,0	28,6	64,1
ИТОГО по десятке	100 924,5	74,7	61 385,4	3,2	29,0	60,8

Финансовые результаты компаний лидеров ОСАГО за 2013г представлены в табл. 2.

Как следует из приведенных данных в таблице, лидером по сбору премий является Росгосстрах, его доля на рынке составляет более 25%, что превышает показатели других компаний более чем на 10%, на десяток лидеров приходится и большая часть убытков, уровень выплат составляет 60,8%. Сбор премий также как и выплат между страховщиками явно неравномерен. Это объясняется слаборазвитой филиальной сетью компаний. Большая часть компаний сосредоточена в крупных населенных пунктах, вместе с тем не имеет своих представительств в других регионах, например в Сургуте действует и имеет свои филиалы не более 10 страховых компаний.

Нас как потребителей страховых услуг в части ОСАГО больше всего интересует проблемы напрямую связанные с возмещением причиненных убытков в результате ДТП, т.к. у подавляющего числа автовладельцев отсутствует полис добровольного страхования и единственной формой защиты своих интересов является полис обязательного страхования автогражданской ответственности. В процессе прохождения практики в Отделе урегулирования убытков филиала ОСАО "РЕСО-Гарантия" г. Сургут мною была проанализирована статистика обращений по страховым случаям.

Из ежедневно принимаемых 60-ти человек примерно половина обращается с заявлением по ОСАГО, причем не менее 10-15-ти человек оформляется в рамках прямого возмещения убытков (ПВУ), в том числе по "Европротоколу". Далеко не все обратившиеся могут рассчитывать на гарантированную компенсацию за поврежденный в ДТП автомобиль. Здесь уместно будет проанализировать количество отказов по ОСАГО и разобраться в их причинах. В табл. 3 показана статистика отказов.

Сводные данные о количестве отказов стали доступными для всех желающих на сайте Центрального банка Российской Федерации (Банк России/ЦБ РФ) www.cbr.ru

С 01.03.2009г. в действующем Законе были внесены часть поправок, которые должны были облегчить жизнь автовладельцам при наступлении страховых случаев. Если ранее полис ОСАГО приобретался для других, с целью защиты нарушенных прав третьих лиц, то теперь полис ОСАГО стал формой защиты своих интересов. Ранее после ДТП потерпевший мог обратиться за выплатой только в компанию виновника, сейчас же появилась альтернатива – при соблюдении определенных условий потерпевший водитель может обратиться за возмещением по ОСАГО к своему страховщику. Это называется прямое возмещение (ПВУ).

Таблица 3.
Рейтинг страховщиков
по количеству отказов по ОСАГО за 2013г. [4]

Наименование компании	Количество отказов
РОСГОССТРАХ	34 322
СТРАХОВАЯ ГРУППА МСК	7 311
ВСК	6 609
РЕСО-ГАРАНТИЯ	6 187
СОГЛАСИЕ	6 143
УРАЛСИБ	5 196
ИНГОССТРАХ	4 547
АЛЬЯНС	3 204
МАКС	2 284
ЦЮРИХ	1 674
ГРУППА РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ	1 609
АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ	1 528
ЮГОРИЯ	1 459
ЮЖУРАЛ-АСКО	1 441
ЭНЕРГОГАРАНТ	1 336
РСТК	1 029
СЕВЕРНАЯ КАЗНА	1 011

В соответствии с п. 48.1. Правил ОСАГО потерпевший имеет право предъявить требование о возмещении вреда, причиненного его имуществу, непосредственно страховщику, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего, при наличии одновременно следующих обстоятельств:

а) в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу;

б) дорожно-транспортное происшествие произошло с участием 2 транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответ-

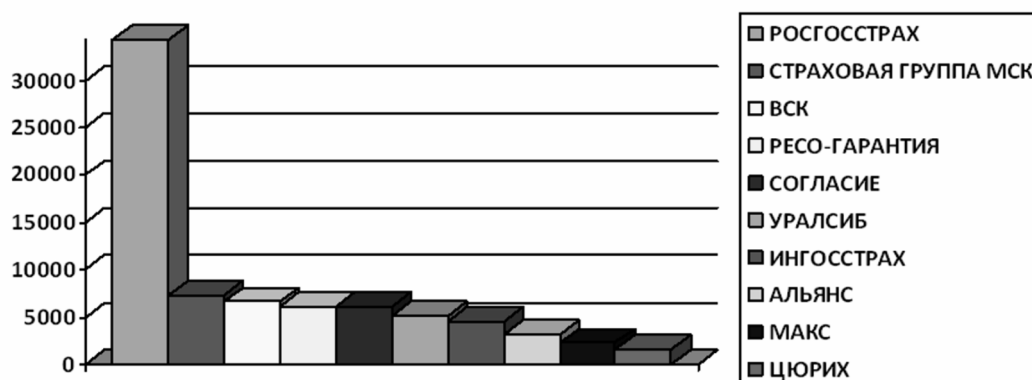
ствии с Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

При этом руководствуясь п. 48.2. Правил страховщик, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего, производит оценку обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, изложенных в извещении о дорожно-транспортном происшествии, и на основании предоставленных документов возмещает потерпевшему по его требованию вред, причиненный имуществу потерпевшего, в размере страховой выплаты от имени страховщика, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред.

Основной проблемой при реализации права заявления по ПВУ можно назвать отсутствие у одного из участников ДТП действующего полиса ОСАГО. В таком случае у потерпевшего нет альтернативы, и придется обращаться с заявлением в компанию виновника, а в случае отказа – в суд – за защитой своих прав.

Вторым отрицательным моментом для потерпевшего водителя является то, что у виновника на момент ДТП был полис страховой компании, лицензия которой была приостановлена или изъята органом выдавшим ее. В этом случае потерпевшая сторона должна обратиться за компенсационной выплатой в Российский союз автостраховщиков (РСА). При этом собственнику или его законному представителю предстоит самостоятельно собрать документы, провести экспертизу и оценку, потратив на это не только силы, но и деньги, в то время как виновный водитель остается как бы в стороне от происходящего.

Третий, самый распространенный случай не позволяющий урегулировать убыток в рамках ПВУ – участие в ДТП более 2-х автомобилей, в результате происшествия причинен вред жизни и здоровью водителей или пассажиров, кроме того в результате ДТП вред может быть причинен иному имуществу, чем ТС – фонарные столбы, рекламные вывески, торговые павильоны и прочее, что также не позволяет обратиться за возмещением ущерба к своему страховщику. В данной ситуации получение вы-



платы возможно только в компании виновника по традиционной процедуре.

Следующим нововведением, которое принималось исключительно из благих побуждений, является возможность оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия сотрудников ГИБДД так называемый "Европротокол". Термин пришел к нам из Европы, где подобный способ оформления ДТП без участия полиции используется уже давно. Европротокол – специальная форма Извещения о ДТП, которую самостоятельно заполняют участники ДТП, и которая подтверждает право одного из участников (Потерпевшего) на получение страховой выплаты по ОСАГО.

В соответствии с п. 4.1.1. Правил ОСАГО оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может осуществляться без участия уполномоченных на то сотрудников милиции при наличии одновременно следующих обстоятельств:

- ◆ в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу;
- ◆ дорожно-транспортное происшествие произошло с участием 2 транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств";
- ◆ обстоятельства причинения вреда в связи с причинением имущества в результате дорожно-транспортного происшествия и (или) определении характера перечня видимых повреждений транспортных средств, не вызывают разногласий участников дорожно-транспортного происшествия и зафиксированы в извещении о дорожно-транспортном происшествии, бланки которых заполнены водителями транспортных средств, причастных к дорожно-транспортному происшествию.

Бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии заполняется обоими водителями транспортных средств, при этом обстоятельства причинения вреда, схема дорожно-транспортного происшествия, характер и перечень повреждений удостоверяется подписями обоих водителей.

При наличии разногласий в обстоятельствах причинения вреда имуществу в результате дорожно-транспортного происшествия, характере и перечне видимых повреждений транспортных средств, отказе от подписания извещения одним из участников дорожно-транспортного происшествия или размере ущерба, превышающем по примерной оценке 25 тыс. рублей, оформление

дорожно-транспортного происшествия проводится с участием уполномоченных сотрудников милиции.

В случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных сотрудников милиции размер страховой выплаты, причитающийся потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его имуществу, не может превышать 25 тыс. рублей. По данным ГИБДД, в 2013 году инспектора зафиксировали справками 3,8 млн аварий, в ходе которых вред был причинен только имуществу. В ГИБДД посчитали, что на каждую мелкую аварию инспекторы тратят в среднем час времени [7]. Исходя из средней зарплаты инспектора 720 тыс. руб. в год и 40-часовой рабочей недели в 2013 году бюджет потратил на оформление мелких ДТП около 1,3 млрд. руб. Сегодня в России Европротоколом, по данным РСА, пользуется всего 9% водителей, попавших в ДТП. Ущерб, который наносится государству из-за простоя работоспособных граждан в пробках, обремененных по причине мелких ДТП, когда их участники ждут ГИБДД, измеряется десятками миллиардов рублей.

Европротокол также как и ПВУ может работать только при соблюдении определенных условий, что не всегда является возможным.

В первую очередь водители, попавшие в ДТП, не могут адекватно оценить ситуацию и определиться с виновным. Даже если виновник и согласен со своей виной, то он должен в будущем не отказаться от своих слов и приехать в страховую компанию. Нередки случаи, когда вроде на месте ДТП водители определились и обо всем договорились, потерпевший приезжает в назначенный день для подачи документов, а виновника там нет. Начинает его вызванивать, тот не берет трубку, а если и берет, то может сказать, что никуда не поедет. Либо как вариант один участник ДТП является транзитным водителем и не может предоставить в назначенный день и время совместно с другим участником ТС на осмотр представителю страховщика.

Во-вторых, ни один водитель не является профессионалом в области экспертизы, чтобы решить вопрос о сумме причиненного ущерба, т.к. максимальный лимит выплаты составит не более 25 тыс. рублей. *В-третьих*, не каждый на месте ДТП, как показывает практика, может без посторонней помощи зарисовать схему и правильно заполнить извещение о ДТП, которое является обязательным и всегда без исключения выдается при покупке полиса ОСАГО с подробной инструкцией и рекомендациями по заполнению.

В-третьих "бесконтактное" ДТП оформить по Европротоколу также не рекомендуется, поскольку четких критериев определения ответственного за причиненный вред в такой ситуации нет. Правила дорожного движения

предписывают водителю при появлении помехи движению применять все возможные меры к остановке машины, а не производить какие-либо маневры. Чтобы суду принять обоснованное решение в такой ситуации требуется проведение трасологической экспертизы, проведение которой невозможно без подробно составленной схемы места ДТП сотрудниками ГИБДД.

Наличие полиса КАСКО у одного из участников ДТП не всегда позволяет оформить событие без привлечения сотрудников ГИБДД, и в последующем обратиться за возмещением ущерба без справок в страховую компанию, т.к. правилами или условиями добровольного страхования по риску "Ущерб" это не предусмотрено.

В описанных выше ситуациях потерпевшая сторона остается один на один со своими проблемами и вынуждена своими силами и за свой счет производить ремонт поврежденного автомобиля.

Во избежание неприятных ситуаций можно сформулировать следующие рекомендации участникам ДТП:

- ◆ обратиться за консультацией в колл-центр своей СК, либо страховому агенту;
- ◆ не оставлять ни в коем случае место ДТП;
- ◆ не менять месторасположение транспортных средств на дороге после аварии;
- ◆ в случае сомнений вызвать на место ДТП инспекторов ГИБДД, для регистрации события и документального его оформления;
- ◆ зафиксировать с помощью фото и видеосъемки место аварии, повреждения ТС;
- ◆ на месте совместно со вторым участником заполнить бланк извещения, не оставляя пустых мест и зарисовать схему, проследить, чтобы оба участника заверили свои данные подписями;
- ◆ обменяться номерами мобильных и домашних телефонов;
- ◆ по возможности сделать фото полиса и водительского удостоверения;
- ◆ попросить у очевидцев аварии координаты для связи.

В ближайшем будущем Закон ОСАГО вновь претерпит изменения, которые в первую очередь коснутся увеличения лимита выплат. В настоящий момент установленные лимиты выплат по ОСАГО в России – самые маленькие среди всех европейских стран, даже в Беларуси и Украине лимиты выше. Сейчас по Закону установлены следующие лимиты выплат:

Страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязатель-

ного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, составляет:

- а)** в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, не более 160 тысяч рублей;
- б)** в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, не более 160 тысяч рублей;
- в)** в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, не более 120 тысяч рублей.

Предлагается (уже принято в первом чтении) следующее повышение страховых сумм по ОСАГО:

- а)** в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, 500 тысяч рублей;
- б)** в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего, 400 тысяч рублей.
- в)** по Европротоколу до 50 тыс. руб.

Таким образом, лимиты выплат увеличатся:

- ◆ по жизни и здоровью в 3,1 раза;
- ◆ по имуществу отдельного потерпевшего в 3,3 раза;
- ◆ снимается ограничение на размер суммарных выплат в случае ДТП с участием более двух машин.

Повышение страховых сумм по ОСАГО – давно назревший и ожидаемый шаг по совершенствованию ОСАГО. Единственной проблемой его внедрения является необходимость повышения тарифов по ОСАГО. Предполагается, что благодаря увеличению выплат по Европротоколу граждане станут чаще оформлять аварии без инспекторов, а значит, и пробки уменьшаться, а у сотрудников ГИБДД появится больше времени для оформления более сложных происшествий. Но в данном случае можно сказать, что с увеличением суммы выплат вопрос не решится до конца.

Дело в том, что первым условием Европротокола является отсутствие разногласий между пострадавшими водителями: проще говоря, они должны на месте договориться, кто виноват в ДТП. Примерно в 20% случаев у водителей на месте аварии возникают непреодолимые разногласия. В 2013 году страховые компании, по данным РСА, отказали 11% водителей в возмещении убытков по Европротоколу, причем в половине случаев – из-за неверно оформленных извещений. Год назад РСА предлагал обучать водителей заполнять документы по страховке в автошколах, но идея не нашла поддержки.

Здесь следует отметить достаточно низкий уровень страховой культуры участников страховых правоотношений. Вспомните, как мы покупаем полис ОСАГО. Мы ставим подписи в документах, оплачиваем агенту премию и

Таблица 4.
Положительные и отрицательные аргументы
увеличения лимита выплат по ОСАГО

Плюсы	Минусы
<p>1. Повышение защищенности потерпевших и обеспечения более полных выплат по ОСАГО.</p> <p>2. Сокращение суброгационных требований по каско к виновникам ДТП при недостаточности страховой суммы по ОСАГО.</p> <p>3. Сокращение количества недовольных системой ОСАГО как со стороны потерпевших, так и со стороны застрахованных.</p>	<p>1. Неизбежный рост тарифов на ОСАГО из-за увеличения количества крупных выплат и, следовательно, роста среднего размера выплаты по ОСАГО.</p> <p>2. Сокращение объемов премий по ДГО (добровольное страхование гражданской ответственности с целью увеличения лимита выплат, в том числе полное возмещение ущерба без учета износа на заменяемые запасные части)</p>

стараясь как можно быстрее все сделать. Агент в свою очередь выдает нам готовый договор, машинально прикрепляя к нему квитанцию, подтверждающую оплату и вкладывает в файл извещение, проговаривая о том, что документ необходим при оформлении дорожно-транспортного происшествия.

Читать и изучать выданные нам документы, мы начинаем только тогда, когда событие уже свершилось. Вот тут-то и возникают у нас вопросы, задать которые было бы уместно еще на этапе заключения договора страхования. Вместе с тем, Извещение о ДТП является официальным безотзывным документом. Каждый экземпляр Извещения о ДТП состоит из двух скрепленных листов: первого и самокопируемого второго листа. Лицевая сторона первого листа совместно заполняется и подписывается обоими участниками ДТП. После заполнения лицевой стороны Извещение разъединяется – каждому из участников ДТП по одному экземпляру.

Ответственность каждого из участников ДТП определяется только в соответствии с данными, вносимыми обоими участниками ДТП на лицевой стороне Извещения. Рекомендуется первый лист Извещения о ДТП оставлять предполагаемому потерпевшему, второй лист (самокопир) – предполагаемому виновнику ДТП. Оригинал Извещения легче отсканировать и переслать Страховщику. После разъединения экземпляров Извещения внесение изменений на лицевой стороне не допускается. Оба участника ДТП обязаны самостоятельно заполнить обратные стороны Извещения. Эти данные позволяют получить дополнительную информацию, необходимую для разбирательства страхового случая. Именно поэтому бланк является одним из приоритетных в перечне документов, предусмотренных Законом и Правилами ОСАГО. Кроме увеличенной суммы выплат планируется ввести и новые требования к Европротоколу. Место ДТП можно зафиксировать при помощи систем мониторинга, ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. ДТП можно воспроизвес-

ти и с помощью записи видеорегистратора. Это предложение появилось в общем пакете поправок к закону об ОСАГО с подачи правительства РФ. Получается, что на сумму выплат до 400 тыс. руб. смогут претендовать лишь отдельные водители, которые заранее задумались о возможности аварии. Для применения расширенного Европротокола в четырех регионах нужно будет сначала подключить машину к спутниковой системе (РСА составит список компаний, куда можно будет обращаться гражданам). В Москве, к примеру, цена годового контракта с мониторинговой компанией (плюс стоимость прибора) начинается от 10 тыс. руб. Но, когда у водителя не будет видеорегистратора, или "спутника", то выплаты сразу снизятся до 50 000 руб., согласно Европротоколу.

В новом Законе об ОСАГО будут расширены выплаты и по "жизни" (компенсация ущерба здоровью) Министерством финансов должны быть разработаны таблицы выплат по травмам по аналогии с другими видами обязательного страхования, например, если сломан нос, полагается выплата в размере 5% от страховой суммы (от 500 тыс. руб.), при переломе челюсти – уже 3%, при переломе плеча – 15%.

Ранее в соответствии с п. 49 Правил ОСАГО при причинении вреда здоровью потерпевшего возмещению подлежали утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь на день причинения ему вреда, а также дополнительные понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение. Фиксированная сумма выплаты в размере 135 тыс. руб. производится иждивенцам в случае смерти кормильца, в случае смерти потерпевшего возмещаются расходы на погребение (до 25 тыс. руб.).

По новым правилам граждане будут в любом случае получать положенные деньги и тратить их на свое усмотрение, например на реабилитацию. Заложенные в проекте РСА расценки по компенсации вреда жизни и здоровью, могли бы быть и выше. Дело в том, что размер компенсаций будет рассчитываться не от 2 млн., а от 500 тыс. руб. Это значит, что, к примеру, за сломанный нос, пострадавший в ДТП по ОСАГО получит 25 тыс. руб., то есть меньше, чем пострадавший в ДТП пассажир общественного транспорта – по полису страхования пассажирских перевозок.

Еще одна проблема, которая решается поправками к закону, касается разногласий по поводу оценки ущерба, возникающих между страховщиками и автовладельцами. Учет амортизации (износа) автомобиля при расчете раз-

мера страховой выплаты по ОСАГО вызывает в обществе наибольшие замечания. Именно учет износа приводит к недостаточности размера страховой выплаты для осуществления ремонта автомобиля. Учет износа предполагает, что поврежденный автомобиль будет ремонтироваться с использованием бывших в употреблении запасных частей (от других автомобилей) или владелец будет сам доплачивать за использование новых деталей. С одной стороны, рынок б/у запчастей весьма развит в России и подавляющее большинство деталей вполне можно на нем приобрести. С другой стороны, далеко не каждый автовладелец будет сам искать на рынках необходимые детали, а потом договариваться с СТОА, чтобы машину отремонтировали с их использованием. Тем, кто идет вторым путем, выплаты по ОСАГО на ремонт, как правило, хватает, но насколько цивилизованным является такой подход? Ведь потерпевший не виноват, что его машину повредит виновник ДТП, так почему он должен тратить свое время на длительные поиски деталей и СТОА.

Единую методику подсчета ущерба Минтранс должен был разработать еще десять лет назад, но так этого и не сделал. В итоге каждая страховая компания считает ущерб по-своему (средняя сумма выплаты по ОСАГО сегодня составляет около 24 тыс. рублей).

В результате споров со страховыми компаниями водители обращаются в суды. Последние нередко занимают сторону пострадавших граждан, вынуждая страховщиков компенсировать полную сумму ущерба (по данным РСА, по итогам первого полугодия 2013 года около 20% выплат по ОСАГО было осуществлено в соответствии с судебными решениями). Методику оценки ущерба и про-

ведения экспертиз взялся разработать РСА: проект уже готов, утвердить документ теперь должен будет Банк России.

Необходимо еще составить ценовой справочник. В справочник будет входить порядка 50–70 млн. позиций (в РСА обещают подготовить его к 1 июля 2014 года). По словам президента РСА Павла Бунина, документ будет состоять из трех частей: цен на комплектующие, цен на расходные материалы (например, краску), стоимости нормо-часов в автосервисах. Раз в полгода справочник будет обновляться, при этом в РСА обещают, что каталог будет в свободном доступе. Таким образом, в случае спорных ситуаций каталог будет доступен не только страховщикам, но и автовладельцам.

Страховые компании поддерживают создание единых стандартов оценки ущерба. Когда в одной независимой экспертизе человеку определяют ущерб в 100 тыс. руб., а другой – уже в 200 тыс., возникают споры и судебные разбирательства. Дело в том, что у первого эксперта одна методика, у второго – другая. Если будет единая методика оценки ущерба, проще и удобнее будет всем, а у судов и автоюристов убавится работы.

Таким образом, развитие рынка ОСАГО требует быстрых изменений, но расчет новых тарифов является не простой задачей для Банка России, может несколько усложнить этот процесс требования ЦБ РФ предоставить страховщикам "дорожные карты" по развитию рынка и согласованию тарифов. В любом случае, очевидно, что изменения на рынке ОСАГО назрели и решать их надо быстро.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: федеральный закон Российской Федерации от 26 янв. 1996 N 14-ФЗ (в ред. От 30.12.2004 N 219-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. N 5. – Ст. 410; Собрание законодательства Российской Федерации. – 2005. – N 1, ч. 1. – Ст. 45.
2. Об организации страхового дела в Российской Федерации // Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-1 (в ред. от 29 ноября 2007 г. N 287-ФЗ) // Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. 1993. N 2. Ст. 56.
3. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ (в ред. от 28 февраля 2009 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. N 18.
4. Банк России. Статистические данные по итогам деятельности страховщиков за 2013 год. <http://www.cbr.ru>
5. Выступление Президента России Владимира Путина на пленарном заседании медиафорума независимых региональных и местных СМИ "Правда и справедливость", организованного Общероссийским народным фронтом 24 апреля 2014 года. <http://www.kremlin.ru/transcripts/20858>.
6. Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 07.05.2003г. №263.
7. Российский союз автостраховщиков. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.autoins.ru/ru/index.wbp>.
8. Харин И.В. Экономические факторы, стимулирующие качество страховых услуг различных видов страхования // Современный гуманитаризм. – 2013. – №3(16). – С. 9–12.