

УДК 368.2

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИИ

Кабрис А.В. – студентка

Кубанский государственный аграрный университет

В статье показана необходимость действия Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" на примере Краснодарского края, и определены его позитивные и негативные моменты.

Экономические потери, связанные с использованием автотранспорта, огромны. Значение имеет компенсация потерь лицам, не виновным в дорожно-транспортном происшествии (ДТП), но пострадавшим в результате аварии. Механизмом возмещения такого рода потерь является страхование гражданской ответственности владельца автотранспортного средства.

С 1 июля 2003 г. вступил в силу ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Этот закон был необходим России, т. к. число ДТП с каждым годом увеличивается.

Причины введения этого закона обусловлены расширением внешних экономических связей с использованием автотранспорта и растущим числом автомобильных поездок граждан за границу. На приобретение у зарубежных страховых компаний "Зеленой карты" россияне тратят 50 млн. долл. США в год [6, с. 36–37].

От введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств выигрывают, прежде всего, потерпевшие в ДТП. По искам о возмещении ущерба здоровью и имуществу взыскивалось лишь 35–40 % присужденных потерпевшим сумм [8, с. 194].

Принятие данного закона – это важный шаг в истории развития отечественного страхового рынка. Законодательные органы власти в России могли обойти негативные моменты этого закона, имея возможность изучения опыта развитых стран по осуществлению данного вида страхования.

От количества эксплуатируемых автомобилей зависит число ДТП и несчастных случаев на дорогах.

С 1991 по 2003 гг. российский парк легковых автомобилей увеличился в 2,5 раза. В 2003 г. по статистическим данным в России насчитывалось около 22,5 млн. легковых автомобилей. За 2003 год в нашей стране было продано около 1,68 млн. автомобилей – увеличение на 65 % по сравнению с предыдущим годом, причем эти цифры должны возрасти.

Около 15 % российского автопарка зарегистрировано в Москве и Московской области (в столице на 1000 жителей приходится 240 автомобилей, в целом по России этот показатель не превышает 160 машин). Число транспортных средств Краснодарского края за 2002 г. представлено в таблице 1.

**Таблица 1 – Транспортные средства Краснодарского края
в 2002 г. [5, с. 2]**

Город	Тип транспортного средства				
	Легковые автомобили		Грузовые автомобили	Автобусы	Мотоциклы
	Юридических лиц	Физических лиц			

Краснодар	13 735	173 355	28 376	5 938	12 006
Сочи	2 740	42 006	8 142	2 288	1 547
Анапа	1 091	26 938	4 997	1 271	3 049
Адлер	642	22 024	3 447	1 001	959
Новороссийск	2 372	49 929	7 561	1 518	5 423
Туапсе	1 015	20 497	4 349	879	1 611
Армавир	682	27 293	5 535	1 161	4 269
Славянск	821	24 833	4 408	708	8 256
Краснодарский край	42 347	930 176	178 198	29 522	332 971

В Краснодарском крае сосредоточено 972523 транспортных средств, или 4,3 % парка легковых автомобилей России. Из них 0,17 %, или 42347, – легковые автомобили юридических лиц и 4,13 %, или 930176, – автомобили физических лиц. В Краснодаре находится 0,83 % парка легковых автомобилей страны.

Среднестатистический экономический ущерб от одного ДТП составляет 1,2 млн. руб., или 40500 долл. США. Россия теряет в результате ДТП в среднем 18 млн. долл. США в день, при этом 84 человека погибает. В ДТП за 2003 г. погиб 1521 ребенок и 21321 получили травмы различной степени тяжести. В 2002 г. рост аварийности зарегистрирован по всем регионам России.

Динамика ДТП в Краснодарском крае представлена в таблице 2.

**Таблица 2 – Динамика ДТП в Краснодарском крае
за 2001–2002 гг. [5, с. 3]**

ОВД и строение подразделений ДПС	ДТП		Погибло, чел.		Ранено, чел.	
	2001 г.	2002 г.	2001 г.	2002 г.	2001 г.	2002 г.
1. СПДПС ГИБДД г. Краснодара, всего:	1 647	1 538	116	110	1 893	1 785
в т. ч.:						
Прикубанский	447	446	51	51	511	510
Центральный	385	355	17	13	440	426
Западный	367	323	13	13	425	375
Карасунский	448	414	35	33	517	474
2. СПДПС ГИБДД г. Сочи, всего:	497	582	50	57	603	714
3. Черноморский						

СПДПС ГИБДД	1 095	1 107	213	243	1 367	1 370
Итого по Краснодарскому краю	7 338	7 331	1 210	1 208	8 632	8 623

В Краснодарском крае в 2002 г. количество ДТП уменьшилось по сравнению с 2001 г. на 0,1 %. Наибольшее количество ДТП в 2002 г. было в Прикубанском округе Краснодара – 447. В 2002 г. по сравнению с 2001 г. число ДТП в Сочи увеличилось на 17 %. На 1 % возросла аварийность в городах Черноморского побережья.

Число аварий в РФ по вине водителей-профессионалов в 2002 г. увеличилось по сравнению с 2001 г. на 3 %. По вине пешеходов произошло 52 тыс. происшествий, почти каждое третье. По этой причине в Краснодарском крае погибло 222 чел. В 2002 г. из-за употребления водителями спиртных напитков насчитывалось на 10 % больше ДТП, чем в предыдущем году. Из-за неудовлетворительного состояния дорог был зафиксирован рост ДТП на 27 % [7, с. 169].

Таким образом, автомобиль является транспортным средством повышенной опасности. Рассмотрев принятый закон, можно сделать следующие выводы.

Предел ответственности страховщика, установленный в случаях причинения вреда здоровью и ущерба имуществу потерпевших, составляет соответственно 160 тыс. и 120 тыс. руб. Это соотношение должно быть хотя бы 2:1. В странах Европейского союза – 4:1.

Данный закон способствует тому, чтобы страховщики предоставляли страхователям дополнительное страховое покрытие за отдельную плату, т. к. суммы в 400 тыс. руб. с выделением лимитов страхового возмещения по жизни, здоровью и имуществу может быть недостаточно, и страхователь должен будет покрывать разницу за счет собственных средств. Поэтому необходимо увеличить размеры страховых сумм, чтобы предоставить

страхователям действительно надежную защиту от непредвиденных финансовых потерь.

Страховка полностью не снимает с автовладельца ответственности в пределах страховой суммы. На ответственности страхователя остается причиненный им моральный вред, упущенная выгода, загрязнение окружающей среды.

Страховщик может выплатить более 400 тыс. руб. по одному страховому случаю из-за возникновения расходов на уменьшение убытков. Такие расходы страхователя с целью уменьшения убытков (предоставление транспортного средства для доставки потерпевшего в лечебное учреждение, участие в ликвидации последствий происшествия) возмещаются страховщиком, даже если соответствующие меры оказались безуспешными.

Предполагаем, что страховщики и страхователи будут строить свою работу по этому виду страхования с учетом указанных особенностей страхования.

Принимая решение о выборе страховой компании, необходимо учитывать различные аспекты. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств могут осуществлять уполномоченные страховые компании, имеющие лицензию и являющиеся членами Российского союза автостраховщиков (РСА).

По данным опроса водителей было установлено, что на выбор страховой компании влияет "известное имя компании" (так ответили 16 % опрошенных), 47 % опираются на рекомендации друзей и знакомых, а "выгодные условия страхования" заинтересуют 37 %. Опрос показал, что большинство студентов и их родителей застраховали свою гражданскую ответственность в страховой компании "Росгосстрах", 23 % опрошенных – в "Военно-страховой компании".

Каждый второй водитель считает, что обязательное страхование автогражданской ответственности необходимо для всех владельцев транспортных средств, 33 % опрошенных думают, что можно обойтись и без него. Лишь 5 % утверждают, что оно не нужно, а 12 % затруднились с ответом.

Стоимость полиса обязательного страхования гражданской ответственности определяется как произведение базовой ставки тарифа на дополнительные коэффициенты. Против действия коэффициента мощности двигателя высказываются 65 % опрошенных, т. к. он способствует социальному выделению обеспеченных автовладельцев.

Максимальный размер страховой премии по договору обязательного страхования не может превышать трехкратный размер базовой ставки страхового тарифа, скорректированной в зависимости от территории преимущественного использования транспортного средства.

По данным РСА, за второе полугодие 2003 г. 148 компаний заключили 12,9 млн. договоров обязательного страхования автогражданской ответственности. Средняя стоимость полиса составила 1922 руб.

Стоимость страхового полиса в пределах 1500–2500 руб. устраивает 67 % водителей. Никто из опрошенных не считает, что страховой взнос по обязательному страхованию автогражданской ответственности стоит дешево. Для 33 % людей эта страховая премия показалась слишком высокой. Тем не менее 58 % опрошенных заплатили бы больший страховой взнос, т. к. считают, что лимит ответственности страховщика недостаточно высок, и этой суммы не хватит, чтобы компенсировать потери от аварии.

На основе данного исследования можно внести следующие предложения.

1. Введение в условия проведения страхования франшизу в размере 250–500 руб. для снижения документооборота по незначительным страховым случаям, что позволит страховщикам уделять внимание качественному проведению работ, связанных с возмещением ущерба потерпевшим в случаях ДТП.

2. Взаимоотношения с органами МВД следует строить на основе их экономической заинтересованности, то есть отчислять им 3–5 % от суммы страховых взносов, собранных по обязательному страхованию гражданской ответственности.

3. Для повышения устойчивости страховщиков по данному виду страхования необходимо ввести ограничение числа страховых случаев, которые могут произойти с одним застрахованным лицом за год в пределах возможности страховой компании.

Список литературы

1. Административный кодекс Российской Федерации.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 янв. 1996, №43 ФЗ.
3. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Закон РФ от 25 апр. 2002, №40 ФЗ.
4. Страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структура и порядок применения страховщиками при определении страховой премии: Постановление Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 г. №264.
5. Годовой отчет ГИБДД Краснодарского края, 2001–2002 г.
6. Криницкий Е. Автогражданская ответственность становится обязательной // Автомобильный транспорт. – 2002. – №7. – С. 36–38.
7. Моржаретто И. Грустная статистика // За рулем. – 2003. – №4. – С. 168–169.
8. Сапожникова Л. Горячая тема – ОСАГО! Отвечает "Росгосстрах" // За рулем. – 2003. – №10. – С. 194–196.