ОГЛАВЛЕНИЕ

|  |  |
| --- | --- |
| ВВЕДЕНИЕ | 3 |
| ГЛАВА І. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  | 5 |
| 1.1 Сущность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств | 5 |
| 1.2 Предпосылки возникновения и этапы развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств | 9 |
| ГЛАВА II. ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ | 13 |
| 2.1 Социально-экономическое значение страхования автогражданской ответственности | 13 |
| 2.2 Необходимость закона об обязательном страховании | 18 |
| ГЛАВА ІІІ. СРЕДСТВА МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОСАГО | 22 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 28 |
| СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ | 30 |

ВВЕДЕНИЕ

Страхование сейчас является одной из важнейший сфер экономики и наименее изученной из всех. Несмотря на то, что в России страхование находится лишь на этапе своего развития, возникло оно достаточно давно. И с тех пор развивалось, имея своим конечным назначением удовлетворение разнообразных потребностей человека через систему страховой защиты от случайных опасностей.
В страховании реализуются определенные экономические отношения, складывающиеся между людьми в процессе производства, обращения, обмена и потребления материальных благ. Оно предоставляет всем хозяйствующим субъектам и членам общества гарантии в возмещении ущерба.
Процесс воспроизводства представляет собой взаимодействие и противоборство различных сил как природного, так и общественного характера. Противоречия между человеком и природой, с одной стороны, и общественные противоречия - с другой в совокупности создают условия для проявления различных негативных последствий, имеющих случайный характер. Возникает риск, присущий различным стадиям общественного воспроизводства и любым социально-экономическим отношениям. Все эти факты способствовали возникновению и развитию страховых отношений во всем мире.
Экономика пятидесятых годов нашего столетия характеризовалась бурным взлетом страхования, способствующим росту темпов общественного производства. В России этот процесс начался вместе с экономическими реформами. Возрастание рисков в сфере деятельности всех структур общественного производства подтолкнуло развитие страхового рынка России. В последнее время наиболее важным и спорным моментом в теории страхования стало отнесение страхования к той или иной экономической категории, либо выделение его в самостоятельную категорию.

Суть страхования автогражданской ответственности (АГО) очень проста: страховая компания возмещает ущерб стороне, пострадавшей в дорожно- транспортном происшествии (ДТП), если виновником этого ДТП является владелец страхового полиса. Возмещаются при этом расходы, как на лечение пострадавших, так и на ремонт автомобиля. Иными словами, купив полис страхования АГО, водитель может относительно спокойно ездить по дорогам, не опасаясь того, что даже за случайное небольшое столкновение с другим автомобилем он должен будет выплатить значительную сумму.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1 Сущность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Современная мировая экономика в значительной мере подвержена, рискам, наступление которых неизбежно влечет значительные экономические потери. Страхование – важнейший способ минимизации и ликвидации экономических потерь в обществе, являющихся следствием неблагоприятных явлений и событий. Если первоначально страхование было призвано обеспечить материальные интересы, связанные преимущественно с владением различными видами имущественных объектов и благ, то к концу XIX века, страхование все в большей мере становится элементом государственных концепций управления социальными рисками.

Для понимания сущности страхования необходимо рассмотреть само понятие «страхование». В настоящее время существуют различные его трактовки. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. №4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» дает следующие определение: «Страхование представляет собой систему отношений по защите имущественных интересов физических и юридический лиц при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов, которые формируются из уплачиваемых ими страховых взносов (страховых премий)».

Неисчислимое множество, разнообразие предметов и объектов страхования, рисков нанесения им ущерба создают специфические условия формирования и использования страховых фондов по видам страхования, а также построения страховых правоотношений между страхователями и страховщиками, осуществления страховой деятельности последними. Поэтому требуется упорядочение всего разнообразия этих предметов, объектов страхования, рисков и страховых отношений. Упорядочение достигается классификацией страхования. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. №4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» классифицирует виды страхования по имущественным интересам на три отрасли: личное страхование, имущественное страхование и страхование ответственности.

Далее рассмотрим страхование ответственности. Страхование ответственности относится к отрасли страхования, а страхование гражданской ответственности является видом страхования. Гражданская ответственность – это предусмотренная законом или договором мера государственного принуждения, применяемая для восстановления нарушенных прав потерпевшего (третьих лиц), удовлетворение его интересов за счет нарушителя. Об определении места страхования гражданской ответственности в системе страхования существуют несколько точек зрения. Гражданский кодекс относит страхование ответственности к имущественному страхованию и рассматривает ее как подвид данного вида страхования [10,с.302]. Если же обратиться к классификации видов страховой деятельности в ст.4, в приложении к условиям лицензирования страховой деятельности на территории РФ, страхование ответственности выделяется отдельно от имущественного и личного страхования. Последняя точка зрения является наиболее распространенной. Страхование гражданской ответственности имеет несколько специфических черт, которые не позволяют отнести его к имущественному страхованию.

При страховании имущества и предпринимательского риска страхуется всегда определенное имущество, имеющее определенную стоимость. Для определения стоимости имущества проводится акт осмотра и оценка этого имущества, исходя из которой, в договоре устанавливается страховая сумма. То есть величина страховой суммы имеет под собой реальное, объективное основание. Действительной стоимости застрахованного имущества страховая сумма превышать не может. В страховании гражданской ответственности данное правило не работает. В договорах страхования гражданской ответственности страховая сумма определяется сторонами по их усмотрению, так как действительную ценность застрахованного интереса в момент заключения договора определить, как правило, невозможно. Нельзя заранее предугадать объем ответственности, которая наступит в будущем, поскольку он зависит от множества различных факторов и, прежде всего от тяжести повреждений здоровья, причиненных потерпевшему, и от величины имущественного ущерба.

В этом смысле страхование ответственности сближается с личным страхованием, где страховое обеспечение также не привязано к каким-либо объективным критериям, а определяется сторонами по их усмотрению. В страховании ответственности нельзя назвать конкретное имущество, которое обеспечивается страхованием. Страхование ответственности содержит в себе черты, свойственные и имущественному, и личному страхованию. Их сочетание образует нечто новое, что нельзя относить к этим традиционным видам страхования. Более верно выделять страхование ответственности в отдельную отрасль со специфическим объектом страхования.

Страхование ответственности охватывает широкий круг видов страхования. По условиям лицензирования страховой деятельности на территории РФ к блоку страхования гражданской ответственности относится:

- страхование гражданской ответственности перевозчика;

- страхование гражданской ответственности предприятий-источников повышенной опасности;

- страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;

- страхование гражданской ответственности за вред, причиненный загрязнением окружающей среды;

- страхование гражданской ответственности производителей.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств может осуществляться, как в добровольной, так и в обязательной форме. Основными принципами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств являются:

- гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных законом;

- всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;

- недопустимость использования на территории РФ транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

- экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств – один из наиболее популярных видов страхования ответственности, обеспечивающий выплату потерпевшему денежного возмещения с владельца средств транспорта в пользу третьих лиц (или их правопреемников) в случае их увечья или смерти, а также повреждения или гибели принадлежащего им имущества.

Определим место обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) в системе страхования. Во-первых, по форме вовлечения страхователей в страховые правоотношения ОСАГО является обязательным страхованием, т.е. страхованием, осуществляемым в силу закона. Значимость обязательного страхования ответственности объясняется тем, что при осуществлении определенных видов деятельности лицо может нанести существенный вред обществу или неопределенному кругу лиц. Размер вреда будет достаточно большим, в то время как возможностей и средств для возмещения вреда у лица может не хватить или вообще не оказаться.

1.2 Предпосылки возникновения и этапы развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Автомобиль в современном мире стал неотъемлемой частью повседневной жизни в развитых и многих развивающихся странах. Общая стоимость ущерба от дорожных аварий для экономики и социальная значимость последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП) для общества достаточно велики, поэтому система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) выступает, прежде всего, как система управления рисками ДТП на уровне государства в целом.

Уже в первой половине ХХ в. в развитых странах появилось большое количество автомобилей, следствием чего стало резкое увеличение числа ДТП, жертвами которых были в основном пешеходы. При неразвитости концепций компенсации такого ущерба часто оказывалось не понятно, кто должен компенсировать ущерб и в каком объеме. При отсутствии адекватной системы социального страхования пешеходы были самыми незащищенными участниками аварий. Основной целью введения обязательного страхования гражданской ответственности в таких условиях стала финансовая защита пешеходов.

Следующим был этап модернизации и социальной оптимизации. После Второй мировой войны вырос уровень моторизации и степень развития дорожной инфраструктуры. Во многих странах изменился как характер дорожного движения, так и распределение жертв дорожных аварий. Сократилась доля пострадавших пешеходов и возросла доля пострадавших водителей и пассажиров.

Для общества в целом во второй половине ХХ в. риск ДТП приобрел большую социальную и экономическую значимость. Оказалось, что существующие концепции компенсации ущерба и система перераспределения ущерба в отношении ДТП во многом неадекватны новым экономическим и социальным условиям.

Изменение социально-экономических условий послужило толчком к развитию, трансформации и модернизации концепций компенсации ущерба вообще и в сфере ДТП в частности. Так, начиная с 1960-х годов, стали появляться теоретические разработки и исследования систем и концепций компенсации ущерба (в частности от ДТП) на стыке экономики и юриспруденции. Задачей служила теоретическая разработка экономически эффективной концепции гражданской ответственности и системы компенсации ущерба. В 1960 и 1970-ые гг. практика урегулирования последствий дорожных аварий развивалась наиболее интенсивно. Изменился и взгляд общества на проблему ДТП: больше внимания стало уделяться полной и справедливой компенсации ущерба. В первую очередь ущерба от телесных повреждений. В результате в некоторых развитых странах существенно возросла степень участия и роль судов при определении величины компенсации в случае телесных повреждений. В сфере компенсации ущерба от ДТП в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, таким образом, смещается акцент с пешеходов на всех участников дорожного движения. Эта тенденция сохраняется и в настоящее время.

Последним этапом в эволюции ОСАГО стал этап экономической оптимизации. По мере углубления, развития и кристаллизации принципов перераспределения ущерба от ДТП на этапе модернизации и социальной оптимизации стали сильнее проявляться недостатки подхода к компенсации ущерба, характерного для этого этапа. Для ряда развитых стран эти проблемы стоят чрезвычайно остро. Решение может заключаться в принципиальном изменении подхода к компенсации ущерба. Высокий уровень стандартизации, автоматизации и упрощения бизнес-процессов, иногда в ущерб индивидуальной справедливости, но в пользу социальной, соответствует этому этапу.

В отношении ДТП и урегулирования ущерба от ДТП положение дел в современной России во многом схоже с тем, которое наблюдалось в развитых странах в начале или первой половине ХХ в. Так, среди погибших порядка половины (44%) составляют пешеходы. В настоящее время для большинства развитых стран этот показатель находится в пределах от 10 до 20%. Судебная система и система добровольного автострахования не обеспечивают адекватной компенсации ущерба от телесных повреждений в достаточном объеме, поэтому возникла необходимость введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Современная роль обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России в большой степени сводится к некоторой компенсации имущественного ущерба. Причина может заключаться в том, что интересы наиболее подверженных риску общественных групп учтены не в полном объеме. В такой ситуации важно четко определить приоритеты и основные задачи, которые должно решать автострахование в России, возможно, с учетом региональных различий, как сделано в ряде стран.

Для того чтобы понять на каком этапе развития находится обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в России, его направление – необходимо детально рассмотреть правовые основы ОСАГО на современном этапе.

ГЛАВА II. ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2.1 Социально-экономическое значение страхования автогражданской ответственности

Многие виды деятельности, необходимые для нормального функционирования общества, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, вероятность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона при этом обязана полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне, даже если ущерб носил невиновный или случайный характер. В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны система страхования ответственности защищает имущественные интересы третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки. Поэтому к числу обязательных видов страхования в большинстве стран относится, в первую очередь страхование ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами. Дорожно-транспортные происшествия могут иметь довольно серьезные последствия с точки зрения причинения материального ущерба. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой компании. Главное, что должно быть в наличии, - это страховой полис.

Страхование ответственности, как самостоятельная отрасль страхового дела появилась с установлением в законодательстве института гражданской ответственности.

Эти нововведения ознаменовали собой существенные перемены в правосознании, в особенности в части понимания юридической ответственности, вызванные социальными сдвигами под влиянием промышленной революции 19 века.

На развитие страхования гражданской ответственности значительное влияние оказали законы по гражданской ответственности определенных категорий предпринимателей за несчастные случаи на производстве.

В России в 19 веке, как и повсюду в мире, применялся принцип вины при определении ответственности за несчастные случаи на производстве. Однако количество спорных вопросов по увечьям и другим несчастьям из года в год возрастало в громадных размерах, и судебные учреждения были завалены прошениями рабочих и их семейств.

Введению страхования гражданской ответственности предшествовало установление в законодательстве ответственности предпринимателей. Они вынуждены были возмещать ущерб, причиненный увечьем или смертью рабочего на производстве даже в том случае, если вины их в причинении данного ущерба не было. Предпринимателю стало выгоднее платить страховому обществу заранее определенную премию, чем подвергаться риску заплатить в иной год крупные суммы пострадавшим рабочим: страхование делало их расчеты лучше планируемыми, а прибыли более стабильными. Таким образом, законы об ответственности предпринимателей побудили их обратиться к страхованию этой ответственности. Впервые страхование гражданской ответственности возникло в виде страхования гражданской ответственности предпринимателей. В России введение системы страхования ответственности предпринимателей осуществлено законом 1912 года. Следующим шагом в истории страхования явилось введение принципа раскладки риска, что в свою очередь сменилось идеей перераспределения ущерба. В литературе 20-х годов упоминается о страховании ответственности как разновидности гарантийного страхования, где ответственность страховых обществ распространяется исключительно на убытки, причиненные уголовно наказуемыми деяниями, например кражей, растратами, обманом. В правилах гарантийного страхования тех времен указывалось также, что объектом страхования является ответственность служащих. При этом страховании служащий нередко даже не знал о том, что он включен в страхование, проводимое как в форме страхования коллектива, так и отдельных служащих. Страховая организация возмещала страхователю убытки в застрахованном имуществе, причиненные преступными или небрежными действиями и упущениями рабочих и служащих страхователя, непосредственно связанных с приемом, выдачей, охраной и транспортировкой вверенного им застрахованного имущества.

За рубежом страхование ответственности получило широкое распространение. В частности, для обязательного страхования гражданской ответственности владельцев средств транспорта характерным является не только нивелировка условий страхования, но и объединения ряда стран в особые группы с распространением действия правил страхования на территории каждого из них.

Еще в 1953 г. большинство государств Европы ввели у себя обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Более того, подписав договор о взаимопризнании национальных страховых полисов, они создали систему "Зеленой карты", решив тем самым одну из очень важных проблем для населения европейских стран - проблему возмещения личного и имущественного вреда (ущерба) пострадавшим в ДТП, как в пределах собственной страны проживания, так и за рубежом.

В Российской Федерации в данный момент страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств проводится в добровольном порядке, хотя в других бывших республиках СССР, например, в Украине, Молдавии, Эстонии и Казахстане - введены соответствующие законы об обязательном страховании автогражданской ответственности.

Владелец автотранспортного средства в соответствии со статьей 1079 несет установленную законом РФ ответственность перед третьими лицами (физическими и юридическими) за вред, причиненный им при эксплуатации транспортного средства, если только не будет доказано, что он возник в результате непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Это положение в одинаковой степени относится и к организациям и гражданам, являющимся владельцами транспортных средств. Ущерб может выражаться в утрате или повреждении имущественных ценностей, потери трудоспособности или смерти пострадавшего.

Каждый владелец транспортного средства обязан возместить материальный ущерб, причиненный третьим лицам в результате дорожно-транспортного происшествия. Поэтому в создании страхового фонда по страхованию гражданской ответственности должны принимать участие все владельцы автотранспортных средств являющихся источниками повышенной опасности. Законодательство предусматривает, что в случае нанесения вреда здоровью, повлекшего потерю трудоспособности, или утраты имущества в результате дорожно-транспортного происшествия с владельца этого транспортного средства в судебном порядке взыскиваются денежные суммы компенсирующие материальный ущерб потерпевшего.

Страхование гражданской ответственности защищает материальные интересы третьих лиц, в случае страхования автотранспортных средств - интересы владельцев транспортных средств. При совершении ДТП страховая компания возмещает ущерб пострадавшему третьему лицу (не страхователю) за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу. Главная социальная задача страхования гражданской ответственности с момента его зарождения - забота об имущественных интересах третьих лиц. Социально-экономическое содержание страхования ответственности заключается в обеспечении социальной защиты граждан на случай ДТП и других неблагоприятных факторов.

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств проводится в интересах всего населения страны, так как каждый человек может попасть в автодорожное происшествии и оказаться в числе пострадавших. А по мере увеличения парка автомобилей вероятность попасть в автодорожное происшествие возрастает. Суммы ущерба от повреждения или гибели имущества, увечья при ДТП часть весьма значительны, поскольку необходимо компенсировать пострадавшим не только утраченный заработок, но и расходы на лечение. А, учитывая, что нередко виновный может быть неплатежеспособным, оплачивать предстоящие расходы вынужден будет сам пострадавший. Государственная пенсия в этом случае не способна существенно поддержать материальное положение пострадавших, а взыскать необходимые средства с виновного, как правило, очень трудно, а порой и невозможно.

Таким образом, введение страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств отвечает интересам как общества в целом, так и населения. Это позволит за счет ежегодных страховых взносов владельцев средств транспорта создать страховой фонд, который будет находиться в распоряжении страховщиков, из которого будет возмещаться ущерб, нанесенный третьим лицам при эксплуатации транспортных средств их владельцами. В случае ДТП не владелец автомобиля - виновник происшествия возмещает ущерб, а страховщик.

2.2 Необходимость закона об обязательном страховании

С учетом огромного социального значения страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств следует проводить в обязательном порядке. Обязательная форма проведения этого вида страхования сделает его сравнительно недорогим, поскольку сумма средств для возмещения ущерба будет разложена на всех владельцев автотранспортных средств. Сейчас страхование автогражданской ответственности, проводимое в добровольном порядке, во многих случаях обходится для страхователей весьма дорого, а для страховщиков даже при этом не всегда рентабельно. Социологический опрос лиц, владеющих автомобилями, показал следующее: многие считают, что они не могут быть виновниками автодорожных происшествий. Поэтому не каждый владелец автомобиля намерен участвовать в создании денежного фонда по страхованию гражданской ответственности. Не всегда владельцы имеют средства на обычное обслуживание автомобиля, на его ремонт, и вряд ли смогут дополнительно платить ежегодный страховой взнос.
Согласно статистике в 2001 г. в России насчитывалось около 20 миллионов легковых автомобилей (общее количество зарегистрированных автомобилей 24,7 миллиона), из которых 5 миллионов эксплуатировались от случая к случаю.

Если считать, что в России около 20 миллионов легковых автомобилей, то при ежегодной минимальной страховой премии за каждый автомобиль около 300 рублей общая сумма составит 6 миллиардов рублей. Т.е. в среднем на каждого пострадавшего и погибшего, чтобы компенсировать потери, которые возникли в результате ДТП, может приходиться сумма в приделах 320000 рублей этой суммы явно не достаточно для пострадавшего. Однако это могут быть реальные деньги, которые будет значительно проще получить, чем востребовать с самого виновника возмещения вреда через суд.

Следует учитывать также, что по закону помимо легковых автомобилей должна быть застрахована также ответственность владельцев грузовиков, автобусов, мотоциклов, мотороллеров и мотоколясок.

Этот вид страхования должен обеспечить реальную защиту материальных интересов населения и юридических лиц, повысить стабильность страховых операций и существенно снизить затраты на их проведение.

Сейчас в среднем годовой страховой взнос при добровольном страховании автогражданской ответственности составляет 1,3-3% от страховой суммы, т.е. в 3 -4 раз больше, чем было заложено в проекте Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств".

По некоторым оценкам в нашей стране обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств позволит собирать 1,5 - 2 и более миллиардов долларов страховых взносов в год.

Экономическое значение страхования гражданской ответственности владельцев средств транспорта состоит в создании за счет владельцев транспортных средств фонда страхования достаточного для обеспечения имущественных интересов потерпевших в результате ДТП. Этот вид страхования дает возможность получить компенсацию пострадавшим в ДТП, которым гарантируется полное возмещение материального ущерба, и тем самым освобождает причинителей вреда от его возмещения за счет внесения в страховую компанию ежегодных взносов. Таким образом, страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств представляет собой переложение на страховую организацию обязанности возместить потерпевшим ущерб, причиненный владельцам повышенной опасности в результате ДТП.

Вопрос о формах проведения страхования гражданской ответственности должен решаться исходя из социальных потребностей общества. Обязательная форма проведения этого вида страхования сделает его максимально дешевым, поскольку сумма средств, будет разложена на всех индивидуальных владельцев автотранспортных средств.

Использование принципа обязательности наиболее полно обеспечит охрану имущественных прав всех членов общества и организаций, укрепит финансовую базу страховщика и снизит размер страховых взносов, а также повысит эффективность мероприятий по предупреждению ДТП. Введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств значительно упростит процедуру возмещения ущерба пострадавшим и будет способствовать снижению огромных ежегодно повторяющихся потерь от ДТП.

Вторая причина, которая убеждает в необходимости принятия Закона об обязательном страховании автогражданской ответственности, заключается в том, что это самый простой путь для вступления в систему "Зеленая карта"
(Green Card - соглашение о взаимном признании странами - членами Соглашения страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта), а, следовательно, для начала деятельности российских Бюро по эмиссии "зеленых карт". Третей причиной здесь можно назвать необходимость повышения социальной защиты населения.

Кроме того, любой обязательный вид страхования является и мощным инвестиционным ресурсом. Ведь с введением федерального закона существенно возрастут сборы российских страховщиков, которые согласно существующего в РФ законодательства должны будут значительную долю собранных премий инвестировать в экономику РФ. Таким образом, введение нового вида обязательного страхования не только повысит страховую защиту российских граждан или сохранит определенную часть бюджетных средств, выделяемых на социальные нужды, но и окажет существенную поддержку российскому правительству в преодолении инвестиционного кризиса, парализовавшего экономику. Есть еще один аргумент в пользу введения обязательного страхования автогражданской ответственности - этот шаг станет, по мнению страховщиков, толчком к развитию страхового рынка в стране в целом. Не секрет, что в России страхование сегодня не достаточно распространено. Возможно, принятие закона будет способствовать положительным сдвигам в развитии страхового рынка России.

Безусловно, введение нового обязательного вида страхования поднимет индекс стоимости жизни. Однако факт, что это будут иметь место исключительно негативные последствия, являются отнюдь не очевидными.

Принимая во внимание состояние и перспективы роста автомобильного транспорта в нашей стране, можно утверждать, что автотранспортное страхование и в частности страхование ответственности владельцев автотранспорта в ближайшие годы займет одно из ведущих направлений в развитии страхового рынка.

Таким образом, страхование автогражданской ответственности имеет колоссальное значение для обеспечения социальной и экономической стабильности как для потерпевшего в дорожно–транспортном происшествии, так и для виновного в нем.

ГЛАВА ІІІ. СРЕДСТВА МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОСАГО

Что говорят СМИ по ОСАГО? Какие события произошли за столь краткий период внедрения ОСАГО?

Отсутствие публичной статистики является одним из проявлений слабости и неустойчивости российского страхового рынка. С введением ОСАГО отсутствие статистики может привести к банкротству целого ряда крупных компаний. По нашим предварительным расчетам, именно это и произойдет в течение ближайших 8-10 месяцев. Избежать катастрофы удастся только в том случае, если российские автовладельцы будут ездить намного аккуратнее, чем американцы.

Конечно, появление собственной российской статистики по автострахованию позволит расставить все точки над i в затянувшейся полемике. Однако страхование автогражданской ответственности - не такой уж экзотический вид страховой деятельности, чтобы нельзя было найти удовлетворительную замену отсутствующим данным. Во многих развитых странах этот вид страхования существует десятилетиями, накоплен обширный опыт, который вполне можно использовать для анализа российских тенденций.

Московское агентство страховых новостей подводит итог работы ОСАГО за первые полгода: “Российский союз автостраховщиков (РСА) подвел итоги работы страховых компаний членов Союза за первые полгода с начала действия Закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Заключено 4 923 068 договоров с автовладельцами. Средняя страховая премия по стране составила 1904 руб., что ниже базового тарифа (1980 руб.). По заявленным страховым случаям произведено 12 935 выплат, средняя - равняется 14 948 руб. Напомним, что в состав РСА входят 163 страховые компании, 148 из них имеют лицензию Минфина РФ на право проведения ОСАГО. Так что, несмотря на заклинания иных депутатов, автолюбители закон приняли, и он уже начал работать” – так считают в Агентстве. Прежде всего, необходимо отметить очень высокий уровень концентрации данного сегмента страхового рынка. Первая двадцатка компаний охватила 79% рынка по собранной премии и 81% - по количеству страхователей. В составе двадцати крупнейших компаний – известные все лица. Подавляющая часть компаний – московские сетевые страховщики, целенаправленно готовившиеся к введению данного вида страхования. Высокая концентрация рынка крупными компаниями говорит о том, что случайные подвижки в верхней части таблицы маловероятны. Они возможны лишь в случаях серьезных финансовых проблем у компаний из крупнейшей двадцатки.

Средняя стоимость полиса по двадцати крупнейшим компаниям составила 2 403,59 руб., средняя выплата – почти 22 346 рублей. Разброс значений средней стоимости полиса по компаниям, скорее всего, отражает структуру их клиентской базы. В частности, у «Росгосстраха» и СКПО она составила соответственно 1513,16 руб. и 1518,16 руб., у МРСС и «Росстраха» - 1967,44 руб. и 1906,25 руб. Это свидетельствует о большой доле региональных страхователей (меньшее количество более дорогих иномарок).

Хотя у большинства страховых компаний получился положительный финансовый результат, в целом по 20 крупнейшим компаниям рынка ОСАГО – весьма приличный убыток. Хорошо понятно, что этот убыток дали компании, у которых либо слишком низкая страховая премия, либо слишком большая средняя страховая выплата. Если вторая причина, как уже говорилось, может быть следствием недостаточной статистики, и разброс величины страховых выплат среди компаний через некоторое время должен в определенной степени сгладиться, то величина средней премии – показатель неизменный.

Необходимо отметить, что в прогнозах развития ситуации по обязательному страхованию в России эти два параметра (частота убытков и доля премии, направляемой в резервы) играют решающую роль. Снижение этой доли, как и рост частоты убытков, очень быстро приводит компании к отрицательному совокупному финансовому результату по автогражданской ответственности.

Закон об ОСАГО предписывает направлять на формирование резервов не менее 77% собранной премии. Кроме того, 3% премии направляется в общие фонды. Остающихся в распоряжении страховой компании 20% от собранных взносов должно хватать на агентскую комиссию, аренду офисов продаж, оформление документов, урегулирование убытков, прибыль компании. А еще есть затраты на рекламу, у ряда компаний – очень немаленькие, автоматизацию и т. д. и т. п. Хотя многие компании накануне введения обязательного страхования автогражданки утверждали, что не ждут прямой выгоды от нее, тем не менее, затраты покрывать из каких-то источников приходится. Пока для этого используются специально сформированные бюджеты. Как будет дальше – зависит от тех результатов, которые будут получены по обязательной автогражданке.

Однако имеющихся данных недостаточно для анализа результатов деятельности по обязательной автогражданке. Главный показатель, которого недостает для проведения такого анализа, - частота убытков. На самом деле частота убытков довольно легко считается даже по имеющейся статистике, как для отдельной компании, так и для всех страховщиков. Эта процедура настолько проста, что ее можно поручить обычной бухгалтерской программе и рассчитывать частоту убытков автоматизированным способом на любую дату. Для этого необходимо знать лишь даты заключения договоров и число исков потерпевших, признанных страховыми случаями. Тем не менее, в прессе отсутствуют достоверные данные на этот счет, а сами страховщики предпочитают их не разглашать. Для страхователя результаты такого расчета означают, что в среднем один раз в шестнадцать лет он становится виновником ДТП (по российской терминологии), признаваемым страховым случаем (т.е. не в состоянии опьянения и т.д.). Пренебрегая ДТП с числом участников более двух, можно считать, что в среднем один раз в восемь лет автовладелец становится участником ДТП, признаваемого страховым случаем.

Полагается, что вероятность попадания в ДТП одинакова для всех автовладельцев. В целом такая вероятность вполне соответствует российским условиям, если учесть усреднение по различным регионам и населенным пунктам. В городах, разумеется, она выше, в сельской местности – ниже. Другими словами, предлагаемая статистика не лучше и не хуже других в применении для российских условий.

Еще одна интересная особенность была указана региональными компаниями. По утверждениям страховщиков, большой вклад в среднюю величину выплат вносят ДТП на федеральных автомагистралях. Хотя вероятность страхового случая здесь в целом ниже, чем на улицах городов, последствия таких ДТП неизмеримо выше.

Закон об обязательном страховании автогражданской ответственности действует уже более полугода. И все это время в прессе, на телевидении и в Думе велись споры вокруг величины тарифа. Позиции сторон, в общем-то, прямолинейно просты: страховщики хотят если не повысить, то хотя бы не снижать базовую величину тарифа по ОСАГО. Страхователям и их общественным представителям, наоборот, величина тарифа представляется чрезмерно завышенной, и они стремятся ее снизить, причем значительно. Основные аргументы страховых компаний сводятся к необходимости подождать более убедительной статистики после появления массового потока выплат. Общественности так и не были представлены ни обоснование расчета тарифа и коэффициентов, ни модельные сценарии развития этого рынка во временной перспективе. Складывалось ощущение, что страховщики что-то знают, но ни за что не скажут. Это еще больше разжигало общественное недовольство страховщиками.

Депутаты предлагают расширить льготы по ОСАГО для людей, входящих в категорию повышенного риска. В эту категорию предполагается включить представителей социально незащищенных групп россиян, например, пенсионеров, владеющих отечественными автомобилями старше 5 лет. При этом финансовое бремя обеспечения таких льгот законодатель считает целесообразным возложить не на бюджет, а на Российский союз автостраховщиков, объединяющий страховщиков на рынке ОСАГО.

Естественно, депутаты, с одной стороны, должны оценивать устойчивость всей системы обязательной "автогражданки". Действительно, неосторожными действиями можно добиться того, что значительная часть страховщиков просто обанкротится, и в результате вся система потерпит крах. Но с другой стороны, необходимо учитывать социальные аспекты проблемы "автогражданки".

Сегодня многие люди не имеют тех доходов, которые позволяли бы приобретать автомобиль и использовать его в течение длительного времени. Огромное количество машин осталось у населения с прошлых времен. И если некоторые водители ездят на автомобиле несколько раз в год, то, соответственно, мы должны дать им возможность платить за страховку пропорционально сроку эксплуатации, сделать систему более гибкой.

По сей день больной темой остается отсутствие скидок и льгот для пенсионеров, ветеранов и других социально-незащищенных слоев населения. Еще одна проблема, вызывающая едва ли не наибольшее количество нареканий со стороны водителей, - необходимость оформления аварий с участием сотрудников ГАИ даже при незначительном ущербе. За год этот вопрос вполне можно было решить, это недоработка и страховщиков, и ГАИ, и законодателей. И самый большой недостаток – маленькие лимиты ответственности. Теперь мы уже на практике убедились, что покрытие по "автогражданке" для нашей страны невелико и в дальнейшем надо идти по пути увеличения страховых сумм.

Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО) поставило ГИБДД и водителей в сложное положение: малейшая «жестянка» – вызывай инспектора, иначе страхового возмещения не видать. МВД РФ вышло с предложением упростить процедуру оформления легких ДТП, действуя по западным образцам: водители просто заполняют бланки и вперед – в страховую компанию. Как только соответствующие решения будут приняты (на это уйдет примерно полгода), можно ожидать снижения очередей в ГАИ и количества пробок в крупных городах.

МВД РФ утвердило новый образец извещения о дорожно-транспортном происшествии. Новый документ учитывает вступившие в силу "Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Извещение составляется водителями транспортных средств. Помимо данных об обстоятельствах ДТП, его участниках, месте, времени, материальном ущербе, оно содержит графу для сведений о наименовании фирмы, застраховавшей ответственность, номер страхового полиса и срок его действия. Эти данные помогут легко определить источник возмещения убытков, возникших в результате ДТП. Начальникам ГУВД и УВД субъектов Российской Федерации приказано довести до сведения сотрудников органов внутренних дел все новшества этого приказа.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В нашей стране существует реальная необходимость проводить страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в обязательном порядке и распространять его на все автотранспортные средства, независимо от форм собственности.

Все же в целом позитивные перемены все-таки есть. Компании заинтересованы в облегчении жизни своим клиентам. Поправка, позволяющая получателю выплаты обращаться за ней к своему, а не к страховщику виновной стороны, коренным образом может изменить порядок построения отношений со страховщиком. Тогда, расплатившись за ущерб вместо страховщика виновной стороны, компании пострадавшего предоставляется право компенсировать свои затраты по регрессному требованию. То есть взыскать уплаченное со страховщика виновного в ДТП автовладельца. Клиенту, безусловно, удобнее иметь дело со своей компанией. С ней он связан договорными отношениями и платит премию, в конце концов, представляет, где находится ее офис.

В заключение хотим привести слова Иванова Игоря Евгеньевича, заместителя генерального директора "РЕСО-Гарантия":
«Пытаясь заглянуть в будущее, давайте предположим, что рынок обязательной "автогражданки" в России окончательно сформируется лет через пять. На нем будет работать гораздо меньше страховщиков – возможно, их число снизится даже на порядок. В ОСАГО будет гораздо большее покрытие, а ущерб имуществу будет оцениваться без учета износа запчастей. Вполне возможно, заработает система Европейского протокола, и участники мелких аварии будут решать все проблемы путем обмена схемами ДТП. Нам кажется, что на этом рынке пострадавшие будут обращаться за выплатами к своему страховщику, а не в компанию, застраховавшую ответственность виновника аварии. Кроме того, мы надеемся, что к тому времени будет действовать значительно более простая процедура оформления ДТП и урегулирования страховых случаев. Осуществить эти планы за пять лет вполне реально, если, конечно, страховой рынок не станет жертвой очередных выборов».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аленбекова Р.Г. Автогражданка по-европейски // Страховой полис.-2005.

2. Артемов М.О. Автострахование в Восточной Европе // Страховое дело. – 2004. - №10.

3. Балабанов И.Т., Балабанов А.И. Страхование. – СПб.: Питер, 2004.

4. Бланд.Д. Страхование: принципы и практика.- М.: Финансы и статистика, 2000.

5. Бобыльков.К. Естественный отбор [Электронный ресурс] // www.raexpert.ru

6. Бурцева С.А. Статистика финансов: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2004.

7. Воблый К.Г. Основы экономии страхования. – М.: Анкил, 1995.

9. Вторая ежегодная конференция «ОСАГО: проблемы, результаты, прогнозы» [Электронный ресурс] // www.raexpert.ru.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) (с изм. и доп. от 02.02.2006). – М.: ОМЕГА-Л, 2005.

11. Демченко В.В. ОСАГО: эволюционная ситуация // Русский полис. – 2005. - №7.

12. Налоговый кодекс Российской Федерации : офиц. текст: [принят Гос. Думой Федер. Собр. РФ с изм. и доп. 18 мая 2005 г.]. – М.: ОМЕГА-Л, 2005.

13. Постановление Правительства РФ от 07.05.2003 №263 «Об утверждении правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств». – Режим доступа://www.tmnlib.ru. - БД Консультант Плюс.

14. Постановление Правительства РФ от 07.05.2003 №264 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии» (с изм. доп. от 08.12.05) – Режим доступа://www.tmnlib.ru. - БД Консультант Плюс.

15. Страхование: Учебник./ Под ред.Т.А.Федоровой. – М.: Экономистъ,2003.

16. Страховое дело. Под ред. Рейтмана Л.И. – М.: ЮНИТИ, 2003.

17. Федеральный закон от 25.04.2002. №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп. от 21.07.2005).

18. Шахов В.В. Страхование: Учебник для вузов. – М.: ЮНИТИ, 2003. – 319 с.