

"Автогражданка": неудобная, неэффективная и неприкосновенная

Через две недели Госдума обсудит, как в этом году действовала система обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО). Однако уже сегодня ясно, что «автогражданка» работает с большими перебоями. Система оказалась дорогой и неэффективной для автовладельцев и прибыльной, но крайне запутанной – для страховщиков.

Руководитель Федеральной службы страхового надзора (Росстрахнадзор) Илья Ломакин-Румянцев готов уже сегодня назвать шесть основных претензий к «автогражданке», которые накопились у автомобилистов. Во-первых, очень многие полагают, что тарифы завышены сверх всякой меры. Во-вторых, крайне затянута процедура получения страховых выплат. В-третьих, жизнь и здоровье защищаются страховщиками настолько неэффективно, что, как признал недавно г-н Ломакин-Румянцев, выплаты едва покрывают расходы на погребение погибших в ДТП.

Далее идут проблемы скорее технического свойства, но и они автовладельцев тревожат: непонятна процедура продления договора и замены страховщика, не вполне ясна система налогообложения компенсационных выплат, неопределенными и противоречивыми выглядят отдельные нормы закона. Будут ли эти проблемы решаться, попытались выяснить «Новые Известия».

Неприкосновенный тариф

«НИ» уже писали, что ОСАГО оставляет страховщикам неплохой финансовый задел. Окончательные итоги еще предстоит подвести, но уже известно, что с 1 июля 2003 года по 30 июня 2004-го с автовладельцев собрали 48,199 млрд. руб., а выплатили им всего 8,199 млрд. Получается, что при нынешних тарифах страховщики обеспечили себе безбедную жизнь на многие годы. Однако в опрошенных нами страховых компаниях в первую очередь стали объяснять, что по многим договорам, заключенным в этом году, выплаты еще не производились, а потому выводы о сверхприбылях делать рано.

У Российского союза автостраховщиков (РСА) позиция более определенная. Там «НИ» категорически заявили, что о пересмотре тарифов не может быть и речи. Ссылаются при этом на расходы по ведению дел (оплата комиссионных агентам, печать полисов и т.д.), на то, что существуют жесткие ограничения на прибыль, заложенную в ОСАГО, и массу других статей расхода, на которые уходят взятые с нас деньги.

В вопросе, этих денег касающемся, Росстрахнадзор стоит на стороне страховщиков, а не автомобилистов. По словам г-на Ломакина-Румянцева, тарифы по «автогражданке» «почти угадали». И если и надо их пересматривать, то только для владельцев джипов (в сторону снижения в 1,5–2 раза), такси и автобусов (в сторону существенного повышения). Неплохо бы, считает чиновник, также увеличить региональный коэффициент для малых городов. Но на это, признает он, сегодня мало кто пойдет.

А еще глава Росстрахнадзора против предоставления льгот различным категориям граждан за счет Российского союза автостраховщиков. Такова его реакция на предложения предоставить пенсионерам и инвалидам 50-процентную скидку. Впрочем, г-н Ломакин-Румянцев вовсе не против скидок как таковых, но делаться они, по его убеждению, должны не за счет перекрестного субсидирования внутри системы ОСАГО, а за счет бюджетных средств.

В то, что правительство пойдет на дополнительную социальную благотворительность, да еще и при сверстанном бюджете, ну никак не верится. Так что платить, судя по всему, придется не меньше.

Почем бонус для народа

На днях я получил письмо от известной страховой фирмы, в которой застрахован по ОСАГО мой издававший виды «жигуленок». Меня благодарят за год безаварийной езды и предлагают перезаключить договор, обещая

5-процентную скидку. Вначале, не скрою, я обрадовался, а потом подумал: а почему, собственно, 5%, а не 7, 10 или в конце концов 15?

Оказывается, недоумение по поводу величины бонусов испытываю не я один. Например, член комитета Совета Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности Владимир Федоров тоже считает несправедливым установление скидок и надбавок в зависимости от аварийности езды водителя. Он уверен, что действующая система, которая дает слишком низкую скидку при безаварийной езде (5%) и слишком высокую надбавку при наличии аварий (от 45 до 145%), «не подвигает граждан на безопасную езду».

У тех, кто занимается ДТП профессионально, на скидки и надбавки свой взгляд. По мнению заместителя начальника главного управления ГИБДД Александра Якимова, Россию захлестнула волна мелких аварий. Те, кто в них попадал, до введения «автогражданки» разбирались между собой сами, а теперь непременно ждут приезда работников ГИБДД, которых, как уверяет дорожный начальник, катастрофически не хватает. По его словам, именно это приводит к образованию огромных пробок во время интенсивного движения.

Способ решения проблемы, который предлагает ГИБДД, мягко говоря, спорный. По мнению руководства инспекции, настало время подумать о введении франшизы (неоплачиваемого убытка) в размере 100–150 долларов. Иными словами, участников мелких аварий можно будет освободить от общения со страховой компанией, если ущерб от ДТП не превышает этой суммы. Для владельцев навороченных «бумеров» и «хаммеров» полторы сотни «баксов», может, и мелочь. А как быть тем, кому меньше повезло и с машиной, и с зарплатой? Если это предложение все-таки примут, придется возить с собой неразменные 200 «зеленых» и вспоминать о тарифе ОСАГО как о подарке судьбы.

Премия за терпение

Получение страховой выплаты – занятие весьма увлекательное, а главное – долгое. Один мой знакомый год назад застраховался в очень «раскрученной» компании, в феврале имел несчастье «стукнуться». И хотя вины его в том не было никакой, денег он ждет до сих пор.

Закон об ОСАГО устанавливает, что компания обязана осуществлять страховые выплаты через 15 дней с момента получения страховщиком всех документов от пострадавшего. Однако этот же закон гласит, что страховщик имеет право на выплату после получения заявления от причинителя вреда. «Этот человек может оказаться в больнице, а может, и в морге и не написать заявления никогда», – недоуменно констатировал недавно на парламентских слушаниях глава Росстрахнадзора Илья Ломакин-Румянцев. А пока нет такого заявления, выплата страховки пострадавшему будет считаться незаконной. Как исправить ситуацию, ни депутаты, ни страховщики пока не знают. По крайней мере, внятных предложений на этот счет они еще не сформулировали.

По мнению президента РСА Андрея Кигима, требуют доработки и другие положения закона. В частности, предлагается установить однозначное толкование факторов, влияющих на расчет страховой премии. В законе говорится, что премия рассчитывается с учетом территории преимущественного использования автомобиля, а в постановлении правительства о страховых тарифах территориальный коэффициент определяется по месту жительства собственника транспортного средства. Таким образом, возникают нестыковки, какой коэффициент применять, если транспорт используется не по месту жительства собственника.

Другой спорный вопрос связан с разрывом договора ОСАГО и возвратом страхователю неиспользованной части страхового взноса. Страховые компании считают, что в этом случае они не должны возвращать отчисления в обязательные резервы и расходы на ведение дел (23% от премии). Суды, в которые обращались несогласные с такой постановкой вопроса страхователи, принимали прямо противоположные решения, поэтому страховые компании предлагают прописать четкий порядок расчета этой суммы. И это, пожалуй, единственное, в чем сходятся интересы рядовых автолюбителей и страховщиков.

Страховка от мошенников

Как это ни странно, самая большая проблема, по признанию экспертов, состоит в подделке полисов ОСАГО. По подсчетам РСА, сейчас около 10% всех полисов приобретаются автомобилистами у мошенников. Между тем эти полисы числятся в страховых компаниях как утерянные или испорченные.

Смысл аферы прост. Базовая цена полиса составляет около 60 долларов (с накрутками нередко выше 120 «зеленых»), сам же бланк стоит около 3 долларов. «Псевдополисы» продают вовсе не в подворотне. Этим занимаются «свободные агенты», а иногда и сами недобросовестные страховые компании из числа мелких, не «раскрученных» на рынке. Стоит такая бумажка, которую от настоящей отличит только очень большой

специалист, 20–30 долларов. И хотя ответственности по такой «ОСАГО» никто и никогда не несет, покупатели находятся – ведь и этот полис можно предъявить автоинспектору при рутинной проверке.

Интересно, что не только Россия столкнулась с такой проблемой. В некоторых странах СНГ и Восточной Европы, где «автогражданку» ввели раньше, чем у нас, мошенничество привело к тому, что фактически потерпела крах вся система обязательного страхования.

Так произошло, например, на Украине. Причем больше всего проблем создали там не поддельные, а настоящие полисы, которые попали в руки мошенников. На любом рынке можно было купить полис, условно говоря, за один доллар. Поскольку сотрудники госавтоинспекции не могли отличить поддельные полисы от настоящих, они просто потеряли интерес к их проверке. А когда проверять перестали, полисы не было смысла покупать ни официальным, ни неофициальным способом, и обязательное страхование просто умерло.

Зато во многих странах Старого Света действует так называемая европейская модель протокола, которая достаточно удобна для водителей. Ее суть заключается в следующем: потерпевший в ДТП обращается за выплатой в компанию, где он застрахован, а затем его страховщик сам разбирается с коллегой, который связан договором с причинителем вреда. Основное преимущество европейского протокола заключается в том, что страховщик заинтересован в проведении четкой и быстрой страховой выплаты – конкуренция на рынке высочайшая, и если компания будет тянуть с деньгами или тем более мухлевать с ними, клиент легко уйдет к конкуренту. Россия, по мнению Ильи Ломакина-Румянцева, может перейти к этой модели уже через три года, в худшем случае – через пять лет.

Автор: Артур Скальский © Новые Известия АВТО-МОТО , РОССИЯ 👁 2511 10.12.2004, 11:59 👍 145

URL: <https://babr24.com/?ADE=18233> Bytes: 9863 / 9835 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: kras24.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)