

*И. А. Фомин*

## **СОЦИАЛЬНАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ В РОССИИ**

С 1 июля 2003 г. на территории РФ действует Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>1</sup> (ОСАГО). До его введения любой владелец автомобиля мог добровольно застраховать названный вид ответственности в одной или нескольких страховых компаниях, имевших соответствующую государственную лицензию. Ситуация меняется, когда данный вид страхования становится обязательным в силу специального закона. У владельцев транспортных средств уже не остается выбора – они должны страховать свою гражданскую ответственность перед третьими лицами.

Одним из главных аргументов в пользу введения ОСАГО в России была его социальная направленность, когда государство в первую очередь озаботилось о жизни и здоровье граждан, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). ОСАГО должно было обеспечить, прежде всего, компенсацию ущерба жизни, здоровью и трудоспособности граждан. По данным, приведенным начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) МВД РФ В. Н. Кирьяновым, в России ежегодно погибает более 33 000 человек и более 250 000 получают увечья и травмы<sup>2</sup>. Вероятно, именно эта трагическая статистика склонила «чашу весов» депутатов Государственной думы в пользу введения ОСАГО в России. Предполагалось, что это улучшит ситуацию на дорогах, в первую очередь, уменьшит транспортный травматизм, поскольку из теории управления рисками известно, что одной из функций страхования является предупреждение наступления страховых событий и минимизация возможного ущерба при их реализации.

При этом и обеспечение возмещения материального ущерба имуществу в результате ДТП также должно осуществляться «цивилизованным способом» через страхование ответственности владельцев средств повышенной опасности. Данный механизм

---

**Игорь Александрович ФОМИН** – канд. техн. наук, доцент кафедры страхования СПбГУ. В 1973 г. окончил Ленинградский электротехнический институт. В 1981 г. защитил кандидатскую диссертацию. Область научных интересов – общие вопросы страхования, социальное страхование, имущественное страхование, спасение имущества, страховое мошенничество.

финансовой защиты потерпевших позволяет в рамках установленного лимита компенсировать их материальный ущерб и ущерб здоровью независимо от финансового положения виновного или ответственного за ущерб лица. Здесь необходимо отметить, что установленный лимит ответственности должен в значительной степени возмещать величину возможного ущерба, и в идеальном случае покрывать его полностью. Тогда механизм социальной защищенности пострадавших в ДТП будет реализован в полной мере.

Для того чтобы определить, насколько каждый отдельный член общества защищен через ОСАГО от ущерба, наносимого автотранспортными средствами, можно сравнить установленный лимит ответственности страховщика и величину возможного ущерба, который может быть нанесен потерпевшему в ДТП лицу. Чем ближе эти величины, тем выше степень социальной направленности закона. В связи с тем, что в Законе об ОСАГО названный ущерб разделен на две части: ущерб, нанесенный имуществу, и ущерб, нанесенный жизни и здоровью пострадавших лиц в ДТП, рассмотрим эти два вида ущербов отдельно.

По нашему мнению, с точки зрения социальной направленности закона более важной является вторая часть ущерба, касающаяся личности человека. Из мировой практики страхования известно, что максимальная величина этого ущерба является весьма существенной, достигающей нескольких миллионов долларов США. В российской действительности обсуждаемый лимит ответственности не превышает 160 000 рублей на каждого пострадавшего (данная норма стала действовать с 1 марта 2008 г.). До этого момента она фактически могла быть существенно меньше при количестве пострадавших в одном ДТП более 2 человек, не считая владельца транспортного средства. Кроме того, сейчас в случае смерти пострадавшего в ДТП российские страховые компании в рамках ОСАГО покрывают только стоимость ритуальных услуг в размере, как правило, не более 25 000 рублей.

В России по итогам 2006 и 9 месяцев 2007 г. доля выплат пострадавшим в ДТП в качестве компенсации ущерба жизни и здоровью в общем объеме выплат не превышала 1%<sup>3</sup>. Если принять во внимание введение в действие с 1 марта 2008 г. Закона<sup>4</sup>, который увеличивает страховые выплаты в случае смерти пострадавших до 160 000 рублей, то эта доля вряд ли превысит 10–12%. Следовательно, ОСАГО будет компенсировать в подавляющем большинстве (более 88%) имущественный ущерб. В результате доля возмещенного личного ущерба в общем ущербе по-прежнему остается весьма низкой.

Рассмотрим теперь, в какой степени ОСАГО компенсирует потерю для общества человеческой жизни применительно к каждому отдельному пострадавшему, сравним размер лимита ответственности по ущербу жизни, здоровью, трудоспособности и среднюю стоимость человеческой жизни гражданина данного государства. При этом необходимо отметить уязвимость применения предложенного сравнения для получения статистически достоверной оценки. Тем не менее такое сравнение дает представление о том, насколько социально ориентирован данный вид обязательного страхования. По данным Института экономических исследований РАН, средняя стоимость жизни гражданина России составляет около 9 млн рублей<sup>5</sup>. Разделив лимит ответственности на среднюю стоимость жизни ( $160\,000 : 9\,000\,000 = 0,01778$ ), получим, что ОСАГО компенсирует обществу менее 2% средней стоимости человеческой жизни российского гражданина, что, конечно, нельзя признать достаточным. Для сравнения: аналогичная цифра для стран ЕС<sup>6</sup> примерно в 20 раз больше.

Если рассмотреть, какой ущерб личности отдельного члена общества может быть оплачен, то в соответствии с Правилами страхования, утвержденными Правительством

РФ, в рамках ОСАГО страховые компании возмещают «утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь на день причинения ему вреда, а также дополнительно 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»<sup>7</sup>.

В настоящее время значительная часть расходов на оказание медицинских услуг пострадавшим оплачивается за счет бюджетов различного уровня (например, услуги скорой медицинской помощи), средств обязательного медицинского страхования (услуги медицинского стационара, различные процедуры обеспечиваются в соответствии с Территориальной программой оказания бесплатной медицинской помощи, объем которой различен в отдельных регионах), средств Фонда социального страхования (оплата листов временной нетрудоспособности для работающих граждан). Из сказанного видно, что объем и стоимость бесплатно оказываемых услуг зависит, по крайней мере, от двух факторов – места проживания и занятости пострадавших, что ставит граждан в заведомо неравные условия. В рамках ОСАГО страховые компании возмещают расходы сверх перечисленных выше, если они признаются страховщиком обоснованными и необходимыми и имеющими непосредственную связь с произошедшим ДТП. Подобная ситуация приводит к многочисленным спорам между страховыми компаниями и пострадавшими и неудовлетворенности последних в объеме оплачиваемых в рамках ОСАГО медицинских услуг.

Если говорить о финансовой стороне оказания медицинских услуг и стоимости необходимых лекарств, то 160 000 рублей будет недостаточно для оплаты расходов по средним и тяжелым травмам. Ситуацию в России по сравнению со странами с высоким уровнем развития здравоохранения усугубляет низкое качество оказываемых медицинских услуг и в результате этого гораздо более серьезные и продолжительные последствия для здоровья пострадавших в ДТП граждан. По этой причине возникает необходимость расходования существенно больших средств для восстановления здоровья.

Если период восстановления здоровья, как правило, ограничен во времени, то срок, в течение которого необходимо возмещать утраченный заработок или доход, может исчисляться годами и даже десятками лет. Кроме того, из-за неудовлетворительного технического состояния значительной части автопарка и дорожной инфраструктуры России уровень инвалидности пострадавших в ДТП по-прежнему остается достаточно высоким<sup>8</sup>.

Вместе с тем размер пенсии по инвалидности в России в несколько раз меньше средней заработной платы. Это означает, что разница между зарплатой до страхового случая и размером пенсии по инвалидности в результате ДТП, которая выплачивается в рамках государственных социальных гарантий, должна покрываться из средств ОСАГО. Лимита в 160 000 рублей не хватит для оплаты этой разницы в течение одного года для работника, получающего среднюю по стране зарплату.

Мультипликативный эффект от увеличения количества инвалидов в результате ДТП за время с начала действия ОСАГО и увеличения размера выплат в счет возмещения утраченного заработка из-за роста зарплаты в стране приведет к заметному росту доли ущерба личности в структуре страховых выплат. С учетом медицинских расходов эта доля может достигнуть 30 и более процентов, т. е. возрасти примерно в 30 раз по сравнению

с 1% в настоящее время. Такое увеличение можно признать положительным моментом с точки зрения социальной направленности закона, но наверняка создаст определенные финансовые проблемы для страховых компаний при выплате страховых возмещений без увеличения установленных в 2002 г. страховых тарифов. Уже сейчас уровень убыточности ОСАГО у некоторых страховых компаний достиг предельного, установленного в правилах страхования ОСАГО, 77%-ного уровня. Когда убыточность конкретной страховой компании оказывается выше 77%, то при реализации ОСАГО она начинает работать себе в убыток. Страховая компания выплачивает в качестве страховых возмещений по ОСАГО суммы, превышающие размер собранных со страхователей средств по данному виду страхования. Отрицательный баланс страховая компания должна компенсировать либо за счет других прибыльных видов страхования, либо за счет своих собственных средств. В этом случае ОСАГО становится непривлекательным для страховщика.

Рассмотрим теперь, насколько полно ОСАГО возмещает ущерб имуществу третьих лиц, пострадавших в ДТП. По данным Федеральной службы страхового надзора (ФССН), в 2007 г. всеми российскими страховыми компаниями в рамках ОСАГО было выплачено около 40 млрд рублей при более чем 95%-ном охвате автомобильного парка страны. В свою очередь, суммарный материальный ущерб от ДТП в России составляет 2% ВВП<sup>9</sup>, или около 540 млрд рублей. Следовательно, через ОСАГО возмещается менее 7,5% материального ущерба имуществу, поврежденному в ДТП, оставшаяся часть – 92,5% – ложится на плечи собственников этого имущества. На основании этих данных можно сделать вывод о том, что такое страхование как один из методов управления рисками<sup>10</sup> экономически нецелесообразно.

С точки зрения социальной направленности Закона важно оценить, насколько удовлетворены граждане, пострадавшие в ДТП, тем, каким образом действующий в России Закон способствует защите их интересов. Для этого достаточно ознакомиться с высказываниями депутатов Государственной думы, государственных служащих, осуществляющих надзор за страховой деятельностью, представителей Общества защиты прав потребителей, простых граждан РФ об отношении пострадавших к практике реализации ОСАГО в России. Подавляющее число из них содержит негативное отношение к ОСАГО. Причины этого могут быть разными. Однако очевидно, что пострадавшие в ДТП недовольны той защитой их имущества, жизни и здоровья, которую предоставляет им государство через ОСАГО.

По данным ФССН<sup>11</sup>, число жалоб граждан в органы страхового надзора за девять месяцев 2007 г. выросло на 40% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом в 63% случаев россияне жалуются на работу страховщиков ОСАГО. Всего в январе–сентябре 2007 г. было подано 7006 обращений граждан, что на 39,4% больше, чем годом ранее. На долю ОСАГО пришлось 63% жалоб – 4119 обращений, из которых 2562 раза граждане жаловались на несоблюдение страховщиками сроков рассмотрения обращений и осуществления выплат ОСАГО, а 724 раза – из-за занижения страховых выплат. Неудивительно, что в материалах ФССН подчеркивается, что «наиболее острыми и социально значимыми остаются проблемы, связанные с вопросами соблюдения страховыми организациями законодательства, регулирующего ОСАГО»<sup>12</sup>. А главными причинами жалоб граждан являются несоблюдение страховщиками сроков рассмотрения обращений и осуществления выплат, занижение страховой выплаты, отказ в страховой выплате.

Как уже было отмечено, одной из функций страхования является предупреждение возможности возникновения страхового события и снижение размера вероятного ущерба. Ни одна из этих функций, к сожалению, в российском ОСАГО не реализуется. В структуре тарифной ставки отсутствуют отчисления в фонд предупредительных мероприятий, а известная в страховании система «бонус–малус», призванная стимулировать безаварийную езду и «наказывать рублем» за нанесение ущерба, не работает. Стимулирование водителей (бонус) в размере 5% снижения страховой премии за 1 год безаварийной езды является недостаточным, не дающим планируемого эффекта. В странах, где ОСАГО действует уже в течение многих лет, аналогичная цифра составляет 10%. Вместе с тем наказание (малус) является слишком жестким по сравнению с зарубежной практикой. Эта жесткость вынуждает российских водителей идти на «хитрости» с целью обмана страховщиков и не «допускать» увеличения страховой премии из-за аварийной езды. Кстати, российские страховщики очень часто закрывают глаза на эти «шалости» страхователей с целью увеличения числа привлекаемых клиентов.

Рассмотрим еще один экономический аспект обязательного страхования. Может ли быть коммерческим обязательное страхование, имеющее существенный социальный статус? На заданный вопрос нет однозначного ответа. На взгляд большинства специалистов в области социального страхования, ответ на этот вопрос может быть только отрицательным. Подтверждением данной позиции является бесприбыльный характер обязательного медицинского страхования, других видов обязательного социального страхования. В социальном страховании принцип возмещения ущерба потерпевшего является приоритетным в сравнении с принципом получения максимальной прибыли страховой компанией. Формально в структуре тарифной ставки по ОСАГО нет планируемой прибыли. Наличие этой составляющей является признаком коммерческого (прибыльного) страхования. Однако в Правилах формирования страховых резервов<sup>13</sup> имеется условие о том, что в случае превышения разницы между доходами и расходами 5% от размера дохода, это превышение увеличивает размер стабилизационного резерва, в противном случае оно является прибылью и остается в распоряжении страховщика. Данное условие фактически означает возможность получения страховщиком прибыли в ОСАГО, но она ограничена величиной 5% от размера собранной страховой премии. Было бы разумно сделать ОСАГО фактически бесприбыльным. Однако можно ожидать серьезного противодействия этому со стороны страхового лобби.

Как уже было отмечено, одним из главных параметров, характеризующих защищенность граждан, является величина лимита ответственности страховщика в части возмещения ущерба личности. Каким должен быть оптимальный размер этого лимита? Из приведенных соображений можно сделать вывод о том, что существующий лимит в сумме 160 000 рублей является явно недостаточным и требующим весьма заметного увеличения. В данном случае применение зарубежного опыта вряд ли можно признать разумным. Каждая отдельная страна имеет свои финансово-экономические особенности. Для ответа на поставленный вопрос можно обратиться к опыту изменений, вносимых в Воздушный кодекс РФ. В его новой редакции размер лимита ответственности авиаперевозчика, касающегося жизни пассажира, установлен в сумме 2 млн рублей. В чем отличие стоимости жизни авиапассажира от стоимости жизни автопассажира или пешехода? На наш взгляд, было бы разумно уравнивать лимиты ответственности авиаперевозчика и владельца автомобиля. Кстати, то же самое касается и жизни пассажиров железнодорожного транспорта. Таким образом, увеличение обсуждаемого лимита в ОСАГО должно быть более чем десятикратным, и он должен составлять также 2 млн рублей.

Для возмещения ущерба имуществу можно было бы ограничиться двукратным до 240 000 рублей повышением лимита. Данная сумма соответствует удвоенной величине среднего размера ущерба для автомобилей иностранного производства и покрывает более 75% возможного ущерба автомобилю. Для автомобилей российского производства вышеприведенная сумма покрывает около 98% возможного ущерба. Таким образом, агрегированный лимит по ОСАГО, соответствующий достаточной социальной защищенности, должен быть равен 2,24 млн рублей. Столь существенное увеличение лимита ответственности повлечет за собой значительный рост базовой страховой премии. Ее величину можно оценить значением не менее 10 000 рублей в год (для более точной оценки потребуются дополнительные расчеты, основанные на накопленной статистике за время действия в России Закона об ОСАГО).

С высокой вероятностью можно ожидать серьезного противодействия со стороны общественного мнения в России какого-либо, тем более столь существенного, повышения страховых тарифов по ОСАГО. Основной причиной возможного противодействия этому, на наш взгляд, является неудовлетворенность подавляющей части граждан практической реализацией ОСАГО в РФ в течение всего времени его действия. До тех пор, пока граждане не почувствуют честного и благожелательного отношения к себе страховых компаний (а именно – отделов урегулирования убытков) и компетентных органов, вовлеченных в ОСАГО, увеличение страховых тарифов вряд ли возможно. Заинтересованные лица (государство и страховые компании) должны принять максимум усилий и практических действий для убеждения граждан в истинной социальной направленности Закона об ОСАГО в его практической реализации. Вместе с тем сами страхователи (граждане и организации) должны понимать, что, обладая автомобилем – источником повышенной опасности, они в соответствии с ГК РФ обязаны возмещать ущерб, нанесенный жизни, здоровью и имуществу пострадавших от их транспортных средств.

В мировой практике ОСАГО является одним из самых эффективных способов финансовой защиты имущественных интересов владельцев транспортных средств. Каждый автовладелец должен реально оценивать размер возможных финансовых претензий со стороны пострадавших в ДТП. Стоимость ОСАГО (страховая премия) должна соответствовать размеру таких претензий. «Дешевое» (с низкими страховыми тарифами и малым лимитом) страхование ответственности, которое используется в России, на практике означает, что не покрытый страховой компанией ущерб придется возмещать владельцу транспортного средства. Такое страхование трудно признать экономически целесообразным. Оно «невыгодно» и государству, так как создает социальную напряженность в обществе.

В качестве заключения можно отметить, что в существующем виде Закон об ОСАГО в России не выполняет в полной мере функцию демпфирования финансовых последствий от ДТП. Это, прежде всего, касается установленного лимита ответственности в части возмещения ущерба жизни и здоровью граждан. По нашему мнению, для выполнения социальной функции защиты этот лимит должен быть увеличен в несколько раз. В противном случае социальная защищенность пострадавших в ДТП по-прежнему останется на низком уровне. При этом обоснованное повышение стоимости ОСАГО для владельцев транспортных средств из-за увеличения лимита ответственности страховщика и улучшение практики проведения страхования являются цивилизованными способами обеспечения социальной защиты граждан. Для того чтобы переход к повышенному лимиту ответственности был не столь неприемлемым и резким для простых граждан, было бы разумным делать это поэтапно в течение, например, 2–3 лет.

---

<sup>1</sup> ФЗ РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (в ред. Федеральных законов от 23.06.2003 № 77-ФЗ, от 29.12.2004 №199-ФЗ, от 21.07.2005 № 103-ФЗ, от 25.11.2006 № 192-ФЗ, от 30.12.2006 № 266-ФЗ, с изм., внесенными Федеральным законом от 24.12.2002 № 176-ФЗ, Постановлением Конституционного суда РФ от 31.05.2005 № 6-П).

<sup>2</sup> [www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru)

<sup>3</sup> [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru)

<sup>4</sup> ФЗ РФ от 01.12.2007 № 306-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств” и статью 2 Федерального закона “О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации “Об организации страхового дела в Российской Федерации” и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации».

<sup>5</sup> [www.rbc.ru](http://www.rbc.ru)

<sup>6</sup> [www.CEA.org](http://www.CEA.org)

<sup>7</sup> Постановление Правительства РФ от 07.05.2003 № 263 «Об утверждении правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (в ред. постановлений Правительства РФ от 28.08.2006 № 525, от 18.12.2006 № 775, от 21.06.2007 № 389, с изм., внесенными решениями Верховного суда РФ от 10.07.2006 № ГКПИ06-529, от 24.07.2007 № ГКПИ07-658).

<sup>8</sup> [www.mzsrrf.ru](http://www.mzsrrf.ru)

<sup>9</sup> [www.fontanka.ru/2007/12/07/119](http://www.fontanka.ru/2007/12/07/119).

<sup>10</sup> Чернова Г. В., Кудрявцев А. А. Управление рисками: Учеб. пособие. М., 2003.

<sup>11</sup> [www.fssn.ru](http://www.fssn.ru)

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Приказ Министерства финансов Российской Федерации от 11.06. 2002 № 51н «Об утверждении правил формирования страховых резервов по страхованию иному, чем страхование жизни» (в ред. Приказов Минфина РФ от 23.06.2003 № 54н, от 14.01.2005 № 2н).

Статья поступила в редакцию 19 мая 2008 г.