

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Беларусь и Россия сквозь призму международной практики

Т.А. ВЕРЕЗУБОВА,

кандидат экономических наук

В.В. МЕЛЮШКО,

БГЭУ

Как отрасль это страхование появилось в постсоветских государствах относительно недавно, в начале 90-х годов прошлого столетия. Государства Западной Европы продвинулись на этом пути значительно дальше – здесь уже много лет проводится сквозное страхование во всех странах, входящих в систему «Зеленая карта».

Эта система имеет механизм гарантированных выплат компенсаций пострадавшим по вине зарубежных автовладельцев, при выполнении государством определенных условий. Во-первых, в таких странах должно осуществляться обязательное страхование гражданской ответственности собственников транспортных средств. Во-вторых, в каждой стране должна быть единая организация, осуществляющая урегулирование убытков, причиненных автовладельцами этой страны на территории других государств, а также единая организация, которая урегулирует убытки автовладельцев-нерезидентов на территории своего пребывания. В-третьих, государство - член системы «Зеленая карта» не должно препятствовать трансферу свободноконвертируемой валюты, направляемой на страховые выплаты.

При этом страной, которую посетило иностранное лицо, должно признаваться страховое покрытие его гражданской ответственности, а ее страховые организации от имени страховой организации иностранного виновника происшествия уполномо-

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является сегодня наиболее востребованным видом страхования и в Республике Беларусь, и в Российской Федерации.

чены регулировать претензии пострадавших лиц своей страны.

В каждой стране – участнице системы «Зеленая карта» страховыми организациями создается Бюро, выпускающее сертификаты «Зеленая карта» и выдающее их страхователям. Бюро также регулирует возникающие в данной стране претензии и предъявляет иски к иностранным гражданам, виновным в причинении ущерба при использовании ими автотранспортных средств. Сертификат «Зеленая карта» является эквивалентом страхового полиса и содержит все необходимые сведения о транспортном средстве, его владельце, условиях страхования (срок и место действия).

Законность системы «Зеленая карта» должна быть официально признана государством, в котором действует национальное Бюро, несмотря на частный характер договора. Каждое национальное Бюро является одной из сторон международного договора, который определяет порядок действия системы «Зеленая карта» и заключается между национальными Бюро стран-членов.

Что касается граждан стран – членов Евросоюза, то они не должны приобретать сертификат международного страхования, поскольку их внутреннее страхование действительно на всех территориях этих стран.

Опыт функционирования системы «Зеленая карта» свидетельствует о ее универсальности, именно поэтому она привлекательна во многих государствах, и сейчас в нее входят 44 страны.

Беларусь пока что является транзитным (неполным) членом системы «Зеленая карта». Это значит, что представители страны не имеют права участвовать в голосовании при принятии этим международным сообществом того или иного решения и могут реализовать сертификаты «Зеленая карта» только на транспортные средства, зарегистрированные в стране транзитного члена [1]. Участие в «Зеленой карте» позволяет регулировать отношения с субъектами других государств, не привлекая помощь госструктур. При этом компании – участницы системы полностью независимы в выборе стратегий по проведению страхования.

Учитывая важность проведения обязательного страхования автогражданской ответственности для Беларуси и России в рамках содружества этих двух государств или более широких союзов, можно предположить два пути развития данного вида страхования на территории СНГ: вступление в систему «Зеленая карта» либо создание своей совместной системы проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Однако первый путь не решит всех проблемных вопросов, возникающих в связи с поездками белорусских граждан и автоперевозчиков в Россию, с которой Беларусь имеет самые тесные взаимоотношения. До момента вступления России в систему «Зеленая карта» было бы целесообразно создать общую систему страхования для этих двух государств.

РЕАЛИИ БЕЛОРУССКОГО ОСГО

Республика Беларусь по данному виду страхования некоторое время была своеобразным ориентиром для российских страховых компаний и стран СНГ, поскольку еще в 1999 г. первой ввела обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСГО ВТС).

До 1999 г. лишь 0,5-1% от общего количества автовладельцев заключали добровольные договоры по данному виду страхования. Этот факт объяснялся неосведомленностью страхователей, а также недоверием к страховым компаниям. С момента введения ОСГО ВТС коренным образом изменилось отношение владельцев транспортных средств к обязательному страхованию. Из года в год растет уровень охвата обязательным страхованием владельцев транспортных средств. Так, если в 2000 г. процент охвата составлял 50,6%, в 2001 г. – 51,5%, в 2002 г. – 58,1%, в 2003 г. – 73,2%, в 2004 г. – 75,9%, в 2005 г. охват обязательным страхованием составил уже 81,4% [2].

С момента введения ОСГО ВТС неоднократно совершенствовались нормативно-правовые акты, регулирующие его процедуры, увеличивались лимиты ответственности по договору страхования с трех до пяти, а затем и до десяти тысяч евро, внедрялась система скидок и надбавок к страховым взносам, учитывающая показатель аварийности транспортного средства, место жительства владельца. В последнее время, как и в других странах, стал учитываться также водительский стаж, а в перспективе, возможно, будет учитываться и возраст водителя.

Параллельно с организацией обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в стране создавалось и Белорусское бюро по транспортному страхованию, задачей которого

было вступление в члены международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта».

Бюро объединило страховые организации, проводящие обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. На данный момент лицензии на осуществление этого вида деятельности выданы шести страховым компаниям, имеющим в своих уставных фондах более 50% доли государства и/или предприятий государственной формы собственности: Белгосстрах, Белэксимгарант, ТАСК, Белнефестрах, Промтрансинвест, Белкоопстрах.

Необходимо отметить, что такой подход использует не только Беларусь, ОСГО ВТС проводится только государственными компаниями в Китае, Индии, Коста-Рике, четырех Канадских провинциях.

Анализ страховой деятельности показывает, что членами Белорусского бюро по транспортному страхованию обеспечивается ежегодный рост договоров страхования.

Так, если в 2001 г. было заключено 1934673 договора, в 2002 г. – 2199215 договоров, в 2003 г. их число достигло 2377990, то в 2004 г. этот показатель составил 2509919, а за 2005 г. – 2730822.

Если в 2002 г. темп роста заключенных договоров по сравнению с 2001 г. составил 113,67%, то в 2005 по

сравнению с 2004 г. – 108,8%, то есть постепенно сокращается, что связано с заполненностью страхового рынка ОСГО ВТС.

Бесспорным лидером на рынке обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является Белорусское республиканское унитарное страховое предприятие «Белгосстрах». С момента введения данного вида страхования Белгосстрах ежегодно заключает более 60 % договоров по этому виду.

Важным фактором, оказывающим влияние на отношение потенциальных потребителей к страхованию, является соотношение качества страховых услуг и фактической цены на них. Одним из показателей, позволяющих проанализировать такое соотношение, является показатель уровня страховых выплат (таблица 1).

Как видно из таблицы 1, в 2005 г. выплаты страхового возмещения в целом по республике составили 55,6% от суммы поступивших взносов. Данный показатель означает, что страхователям было возмещено более половины уплаченных ими страховых взносов. Причем это наибольший показатель за последние четыре года. Рост уровня выплат за 5 месяцев 2006 г. до 62,8% обусловлен увеличением количества аварий на дорогах в зимне-весенний период. В целом за год он окажется ниже.

Таблица 1

Страховые взносы и страховые выплаты по ОСГО ВТС в Республике Беларусь (млрд. бел. руб.)

Год	Страховые		Уровень выплат, %
	взносы	выплаты	
2000	32,1	8,8	27,4
2001	53,1	16,6	31,3
2002	76,27	26,32	34,5
2003	97,51	38,52	39,5
2004	112,19	50,56	45,1
2005	104,76	58,2	55,6
2006*	41,07	25,8	62,8

*За период с 1 января 2006 г. по 31 мая 2006 г.

ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ОСАГО

Обязательное страхование автогражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) в Российской Федерации было введено с 1 июля 2003 г. Законом об ОСАГО страхуется риск ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации. В Беларуси аналогичный документ имеет схожие черты, но за счет накопленного с 1999 г. опыта он более совершенен. Если у нас лимит ответственности сегодня равен 10000 евро, то в России сумма возмещения потерпевшему составляет 400 тыс. руб. (курс ЦБ РФ – 1 евро примерно 34 руб.), причем в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, – 240 тыс. руб., и не более 160 тыс. руб. при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего. Однако данные нормативы постоянно уточняются. На возмещение вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, предусматривается 160 тыс. руб., и не более 120 тыс. руб. при причинении вреда имуществу одного потерпевшего.

Тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности согласно Закону об ОСАГО устанавливаются постановлением Правительства Российской Федерации и могут пересматриваться каждые полгода.

Если проанализировать ОСАГО за 2005 г., то основной стоимостный показатель его развития – страховые премии по ОСАГО – составили 53,7 млрд. руб., что на 9% больше аналогичного параметра 2004 г. (49,2 млрд. руб.). Размер выплат за этот же период времени составил 27,5 млрд. руб., превысив уровень 2004 г. на 43% (19,2 млрд. руб.).

По итогам 1 квартала 2006 г. рост выплат достиг максимального за всю

почти трехлетнюю историю развития этого вида страхования значения и составил 55,5%. Причем страховые выплаты опережают рост страховых премий. Несмотря на кажущееся нарастание убыточности, согласно данным Российского союза автостраховщиков за три года, суммарный объем маржи (разница между общей суммой страховых сборов и суммой выплат пострадавшим в ДТП) составил свыше 60 млрд. руб.

С июля 2003 г. страховщики ОСАГО собрали 158,4 млрд. руб., и 31,7 млрд. руб. из них (или 20%), как и предусмотрено законом, ушло на административные расходы. Еще 4,8 млрд. руб. было аккумулировано в специальном фонде РСА (туда отчисляется по 3% от поступлений страховых премий) для выплаты пострадавшим в ДТП из-за незастрахованных или неустановленных водителей, обанкротившихся страховщиков.

Выплаты составили 60,6 млрд. руб., остальные 61,2 млрд. руб. компании направили в резервы. Такой высокий уровень резервирования средств свидетельствует об устойчивости еще молодой системы ОСАГО. Можно предположить, что компании, имеющие разветвленную региональную сеть, в дальнейшем будут черпать источники роста бизнеса за счет увеличения присутствия в регионах. Лидером среди страховщиков по ОСАГО является Росгосстрах. Его доля на рынке крупных городов (без учета Москвы) превышает 40%, а в сельских районах – 60%, что достигается благодаря разветвленной региональной сети.

К проблемам российских страховщиков ОСАГО, в первую очередь, можно отнести организацию страховых выплат. В Российский союз страховщиков поступает много жалоб на несвоевременность выплат, компенсацию убытков не в полном объеме. Нерешенным вопросом остается также организация системы независимой эк-

спертизы. Не существует сегодня и методики оценки вреда, причиненного здоровью пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Несмотря на некоторое повышение лимитов по страхованию ущерба жизни и здоровья граждан, они по-прежнему очень низки. Нуждаются в минимизации косвенные потери, возникающие в связи с тем, что расчет убытка производится разными экспертными организациями по-разному, с разными денежными итогами.

ЗАДАЧИ СХОЖИЕ, ИНТЕРЕСЫ РАЗЛИЧАЮТСЯ

Ежедневно российско-белорусскую границу пересекают тысячи транспортных средств. При этом существуют немалые различия в страховых тарифах при приобретении полисов обязательного страхования белорусами при въезде в Россию и россиянами при въезде в Беларусь. Несмотря на некоторое сближение, вопрос унификации страховых тарифов и других условий проведения ОСАГО в двух государствах требует дальнейших решений.

На наш взгляд, во взаимоотношениях страховщиков Беларуси и России было бы целесообразно задействовать модель, используемую странами – членами системы «Зеленая карта», в которую Россия лишь недавно решила войти.

Что касается Беларуси, то, с одной стороны, вступление России в систему «Зеленая карта» будет способствовать упрощению и решению многих проблемных вопросов, возникающих в связи с поездками белорусских граждан и автоперевозчиков в Россию, но, с другой стороны, снизит доходы отечественных страховых компаний, занимающихся продажей полисов «Зеленая карта».

В перспективе можно предполагать развитие ОСАГО в Российской Федерации по сценарию, пройденному другими европейскими странами. Со

временем будет повышаться страховая сумма (сегодня она в России самая низкая в Европе), упрощаться процедура возмещения вреда при незначительных ДТП, процедура получения возмещения по вреду, причиненному жизни и здоровью. Возможно, будет введено положение о выплате фиксированной суммы в случае смерти потерпевшего.

Что касается перспектив в области автострахования в Беларуси, то здесь скорее всего и дальше будет повышаться сумма страхового покрытия, продолжится совершенствование страховых тарифов, возрастет роль страны на международном страховом рынке, поскольку ей предстоит в ближайшем будущем стать полным членом системы «Зеленая карта».

Уже сейчас налаживается совместное сотрудничество страховых структур Беларуси и России. В настоящее время проводятся совместные семина-

ры и встречи, проходят стажировку работники страховых компаний в России и Беларуси, изучается опыт, анализируются ошибки. Для полноценной работы целесообразно создать единую базу страховых случаев, что будет способствовать ускорению выплат страховых возмещений, совместному предупреждению страхового мошенничества.

Нынешние тенденции развития страхового рынка связаны с укрупнением страхового бизнеса, с объединением страховщиков, перестраховщиков, страховых брокеров. Эта тенденция отмечается во всем мире. Поэтому можно предполагать, что и страховой рынок Беларуси и России пойдет по этому пути. В Беларуси процесс укрупнения компаний уже практически завершен. Белорусские автовладельцы сейчас полностью защищены, так как государство несет ответственность за свои компании. В России, напротив, стихийный

рынок, погоня страховщиков за прибылью приводят к повышению убыточности, есть примеры разорившихся компаний и обманутых автовладельцев.

Российский капитал будет проникать на страховой рынок Республики Беларусь, но развивать он сможет только новые добровольные виды страхования. К сожалению, из-за нехватки денежных средств белорусские страховщики не могут выступить крупными инвесторами и игроками на российском страховом рынке и как-то влиять на него.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Кучерин П.М., Рогачевский А.С. Страхование гражданской ответственности в Республике Беларусь / Кучерин П.М., Рогачевский А.С. - Мн.: Издательское ООО «Пушнов», 2005. - 328 с.
2. Аналитический сборник Белорусского бюро по транспортному страхованию за 2005 год, Минск. 2006.

Есть перестраховочная организация

Соответствующее решение содержится в постановлении Совета Министров от 4.11.2006 № 1463 (рег. № 5/24180 от 13.11.2006), принятом в соответствии с Указом Президента от 25.08.2006 № 530 «О страховой деятельности». Созданное республиканское унитарное предприятие «Белорусская национальная перестраховочная организация» передается в подчинение Министерства финансов.

Основными задачами этого госпредприятия являются: страховая деятельность исключительно по перестрахованию и контроль за заключением страховыми организациями Республики Беларусь договоров о перестраховании с иными страховыми организациями.

В соответствии с постановлением страховые организации обязаны обеспечить на 31.12.2006 передачу 10% принятых обязательств по каждо-

му договору добровольного страхования, иному, чем страхование жизни, с превышением установленного законодательством норматива ответственности государственному предприятию на основании заключаемых договоров перестрахования.

Кроме того, ежегодно, начиная с 2007 г., страховые организации должны обеспечивать в первоочередном порядке на основании заключаемых с государственным предприятием договоров перестрахования передачу обязательств в размере, установленном законодательными актами, принятых по каждому договору добровольного страхования, иному, чем страхование жизни, с превышением установленного законодательством норматива ответственности, до момента передачи обязательств по такому договору иной страховой организации.