

## **Центральный федеральный округ**

### **Команда «ФинАкулы»**

### **Кейс: «Дело об обязательности безопасного: ОСАГО» (свобода)**

Информация об участниках:

1. Зайцева Александра Андреевна – студентка 3 курса экономического факультета Воронежского государственного университета (e-mail: [alex.cuper33@yandex.ru](mailto:alex.cuper33@yandex.ru))
2. Колпакова Влада Сергеевна – студентка 4 курса экономического факультета Воронежского государственного университета (e-mail: [kolpakova.vlada@gmail.com](mailto:kolpakova.vlada@gmail.com))
3. Мишалуев Сергей Евгеньевич – студент 3 курса экономического факультета Воронежского государственного университета (e-mail: [sergei.mischaluev@yandex.ru](mailto:sergei.mischaluev@yandex.ru))
4. Сапрыкина Алина Андреевна – студентка 3 курса экономического факультета Воронежского государственного университета (e-mail: [alina.sa1999@yandex.ru](mailto:alina.sa1999@yandex.ru))
5. Скрынникова Наталья Борисовна – студентка 4 курса экономического факультета Воронежского государственного университета (e-mail: [scrynnikova0797@gmail.com](mailto:scrynnikova0797@gmail.com))

Преподаватель-тренер: Иванова Ольга Владимировна – к.э.н., доц. кафедры финансов и кредита экономического факультета Воронежского государственного университета (e-mail: [tramp-77@yandex.ru](mailto:tramp-77@yandex.ru))

*Свобода есть осознанная необходимость  
Бенедикт Спиноза*

*Экономическая свобода – это свобода любой деятельности, включающая  
право выбора и сопряжённые с этим риск и ответственность  
Фридрих фон Хайек*

## **Введение**

Абсолютная свобода может стать синонимом анархии. В цивилизованном обществе свобода представляется в том числе и некими ограничениями, тем не менее, дающими право выбора в рамках существующего правового поля.

В 2003 году в силу вступил ФЗ № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который предполагает обязанность страховой компании (СК) компенсировать ущерб пострадавшей стороне, нанесенный страхователем [12]. Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО) вводилось как мера, направленная на создание финансовых гарантий возмещения ущерба, и как инструмент повышения безопасности дорожного движения.

Многие страны взяли курс на либерализацию рынка ОСАГО, которая предполагает расширение прав и свобод граждан в данной области путем индивидуализации страховых премий. В начале 2019 года в России стартовал первый этап реформы ОСАГО: устанавливаемый ЦБ РФ тарифный коридор был расширен на 20% вверх и вниз. Либерализация тарифов ОСАГО должна снизить убытки страховщиков, а также стать решением другой болезненной темы – широкого распространения мошенничества в данном секторе финансового рынка.

Целью исследования является разработка рекомендаций по либерализации ОСАГО с учетом интересов стейкхолдеров на основе анализа нормативно-правовой базы, судебной практики, статистических данных. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать последствия полной отмены ОСАГО, ответив на вопросы кейса;
- провести анализ действующей нормативно-правовой базы и статистических данных рынка ОСАГО;
- проанализировать международный опыт и судебную практику в сфере ОСАГО;
- выявить недостатки действующей системы ОСАГО;
- провести анализ интересов и рисков стейкхолдеров;
- провести опрос в форме анкетирования для определения уровня удовлетворенности системой ОСАГО;

- предложить инструменты и направления решения выявленных проблем, позволяющих либерализовать рынок ОСАГО.

Информационную базу исследования составили нормативно-правовые акты РФ, материалы судебной практики, статистические материалы, статьи периодических изданий, ресурсы сети Интернет по исследуемой проблематике, данные проведенного пороса.

### **Последствия отмены ОСАГО**

Предположим, что ОСАГО будет отменено. Рассмотрим последствия данного мероприятия. Положительными аспектами отмены ОСАГО могут стать:

1. Экономия средств страхователей на ежегодных страховых премиях (по данным проведенного нами опроса 92% автовладельцев не попадали в ДТП);
2. Экономия времени на покупку полиса ОСАГО;
3. Повышение рентабельности страхового бизнеса (порядка 6,4% согласно данным, представленным в Приложении 2), так как данный сегмент является одним из наиболее убыточных среди остальных видов страхования, особенно в «токсичных» регионах;
4. Расширение клиентской базы небольших автосервисов, поскольку СК сотрудничают с ограниченным числом крупных автосервисов;
5. Исчезновение поля для мошенничества со стороны недобросовестных автовладельцев, страховых компаний, автоюристов и аварийных комиссаров;
6. Снижение нагрузки на суды за счет отсутствия споров между страховщиками и страхователями.
7. Сокращение урона окружающей среде за счет сокращения потребляемого количества бумаги для печати полисов и протоколов ОСАГО.

Перейдем к минусам:

1. Потеря потенциальных клиентов СК, которые вместе с ОСАГО приобретали и другие страховые продукты;
2. Сокращение рабочих мест;
3. Сэкономленные от отмены ОСАГО средства останутся в распоряжении домохозяйств, расходование которых может привести к росту совокупного спроса и инфляции;
4. Необходимость выплаты возмещения за ущерб, причиненный пострадавшей стороне, из «своего кармана», которое потенциально может многократно превышать стоимость полиса ОСАГО;
5. Самостоятельное урегулирование ДТП и его последствий может отнять существенное количество времени и вернуть «дорожные разборки»;

6. Усложнение процесса получения пострадавшей стороной возмещения от виновника ДТП;

7. Увеличение количества судебных разбирательств между участниками ДТП.

Несмотря на то, что количество отрицательных последствий, связанных с полной отменой ОСАГО, совпало с количеством положительных, степень значимости первых гораздо существеннее. В связи с этим мы выступаем против полной отмены ОСАГО и предлагаем взять тренд на либерализацию данной сферы.

### **Анализ проблемы**

Статистика ДТП, приведенная в Приложении 1, показывает, что среди численности всего автопарка доля автомобилей, попадающих в ДТП в год, составляет менее 1%. Для многих водителей оформление полиса ОСАГО кажется невыгодным в краткосрочной перспективе в силу низкой вероятности попадания в ДТП. Этот тезис наглядно иллюстрирует разрыв между численностью автопарка и количеством заключенных договоров ОСАГО, что представлено в Приложении 2. Вместе с этим, в долгосрочной перспективе затраты на покупку полиса ОСАГО окупаются в случае ДТП.

Согласно данным РСА за 2018 год порядка 34% автовладельцев уклонялись от приобретения полиса ОСАГО [1]. Причина такой динамики может быть связана со следующими обстоятельствами:

1. Потеря страховой премии при отсутствии страхового случая.
2. Спорное применение некоторых коэффициентов при расчёте стоимости полиса (территории и мощности), несправедливо увеличивающих стоимость полиса. Территориальный коэффициент (находится в диапазоне от 0,6 до 2,1) отражает интенсивность дорожного движения и риски возникновения ДТП. Однако на этот риск в большей степени влияет соблюдение правил дорожного движения (ПДД) и манера вождения. Другой спорный коэффициент – мощности двигателя (его значение от 0,6 до 1,6). Логика страховщиков о том, что автомобиль большей мощности может нанести больший урон при ДТП, странна, т.к. при столкновении автомобиль меньшей мощности может пострадать больше, чем внедорожник. Помимо этого, ПДД регламентируют максимальную допустимую скорость движения, и мощность автомобиля не может влиять на количество аварийных случаев. Коэффициент мощности двигателя воспринимается как дополнительное обременение.
3. При расчете стоимости страхового полиса не учитываются индивидуальные характеристики, такие как частота и цели использования автотранспорта, манера вождения, статистика нарушения ПДД и другие.

4. Страховые выплаты в натуральном выражении. Не всем автовладельцам это удобно. Так как страховая компания вправе удерживать автомобиль на ремонте до 30 дней, то пострадавший несет издержки упущенных возможностей (неудобство использования общественного транспорта, расходы на такси). На старые автомобили найти детали непросто, их часто заменяют аналогами от других автомобилей, что не обеспечивает заявленного качества ремонтных работ. Страхователь может выбирать лишь из узкого перечня автосервисов, что лишает страхователя свободы выбора. Нередко пострадавшие недовольны качеством ремонта, что приводит к увеличению жалоб в СК, а в случае неудовлетворения требований страхователя – к росту обращений в суд.

5. Необходимость прохождения техосмотра при покупке или продлении полиса. В большинстве случаев осмотр носит формальный характер, реальное состояние транспортного средства не оценивается. Данная мера является дополнительным расходом.

6. Трудности при оформлении е-ОСАГО, связанные с частыми техническими ошибками и неисправностями сайтов страховщиков, ограниченными возможностями сайта по сравнению с личным визитом в страховую компанию. Стоит отметить, что в последнее время ситуация с очередями, отсутствием бланков полисов и навязывания дополнительных видов страхования улучшилась, но оформление е-ОСАГО по-прежнему вызывает трудности. Согласно данным проведенного опроса 36% респондентов испытывают трудности при оформлении е-ОСАГО (см. Приложение б).

У страхователя могут возникнуть проблемы с вводом данных при оформлении е-ОСАГО в следующих случаях:

- если сайт является «фейковым». Список официальных сайтов страховщиков представлен на сайте РСА <https://autoins.ru/>;
- если сведения в заявлении не соответствуют сведениям в АИС РСА или отсутствуют в АИС РСА (например, обнуление коэффициента «бонус-малус» при замене водительского удостоверения). В этом случае следует предоставить в виде электронных копий документы, указанные в подпунктах «б» — «е» пункта 3 статьи 15 ФЗ № 40-ФЗ [12];
- в случае возникновения проблем с функционированием сайта страховщика, либо при исчерпании количества номеров для заключения договоров ОСАГО, которое такой страховщик вправе заключить, страхователю предлагается перейти на сайт РСА для определения другой страховой компании, с которой можно заключить договор ОСАГО;
- в случае осуществления страховой компанией незаконного ограничения продаж полисов ОСАГО в «токсичных» регионах с целью минимизации убытков.

7. Длительное ожидание сотрудников ГИБДД (до 8 часов) зачастую вынуждает решать проблему на месте самостоятельно. В некоторых случаях сотрудники ГИБДД отказываются приезжать на вызов, навязывая самостоятельное оформление Европротокола.

8. Недоверие потребителей к страховым компаниям и высокий уровень мошенничества. Мошенники пользуются отсутствием времени у автовладельцев и их желанием сэкономить, поэтому продают полисы по заниженной цене и доставляют их курьером страхователю. Это удобно, но чревато покупкой фальшивого полиса. Урегулирование убытков по такому полису невозможно. Страхователи могут участвовать в таких схемах как намеренно, так и в силу низкой финансовой грамотности. По данным СМИ, три миллиона водителей по всей стране ездят с поддельными полисами ОСАГО [3].

Помимо перечисленных обстоятельств существуют ограничения по размеру компенсационных выплат при наступлении страхового случая: 400 тыс. руб., если в ДТП пострадало имущество; 500 тыс. руб., если травмы получили участники аварии; 100 тыс. руб., если ДТП оформляется по Европротоколу (без фиксации данных о ДТП и передачи в автоматизированную информационную систему обязательного страхования).

Согласно данным ЦБ РФ средняя цена полиса ОСАГО составляет чуть менее 6 тыс. руб., а средняя страховая выплата – 65 тыс. руб. Динамика данных показателей за 2015-2018 гг. представлена в Приложении 2. Несмотря на то, что многие считают цену страхового полиса завышенной (52% респондентов согласно данным опроса), единовременная страховая выплата примерно в 11 раз превышает цену полиса. На практике это означает полную окупаемость уплаченных страховых премий при наступлении хотя бы одного страхового случая в течение 11 лет.

Для сравнения рассмотрим значения аналогичных показателей для Европы. Рыночная цена страхового полиса составляет от 700 до 3 700 евро (от 48,3 тыс. руб. до 255,3 тыс. руб. по курсу ЦБ РФ на 11.02.2020) [9]. Соответственно величина страхового возмещения значительно превышает выплаты в РФ: если говорить об ущербе имуществу – то лимит более 400 тыс. евро (27,6 млн руб.), а лимит ответственности за ущерб жизни вообще не предусмотрен (например, пострадавший будет получать пожизненно определенную сумму денежных средств).

На сегодняшний день в мире можно говорить о трех основных **моделях функционирования рынка ОСАГО** [11]. Они представлены в Приложении 3 (табл. 2).

В рамках тарифной модели, действующей в настоящий момент в РФ, деятельность СК в сфере ОСАГО является низкорентабельной или даже убыточной. Коэффициент убыточности в ОСАГО повышается – за последний год он вырос с 69,8 до 71,0% (без учета расходов на ведение дела) [4; 5; 6]. Динамика комбинированного коэффициента выплат

(определяется как совокупность коэффициента убыточности и коэффициента расходов на ведение страхового дела) представлена в Приложении 2. Упомянутая ранее проблема «токсичных» регионов остро выражена в РФ. В них сумма страховых выплат значительно превышает сумму страховых премий, что приводит к убыточности деятельности СК.

В 2013 году в Министерстве финансов РФ предложили заменить ОСАГО на вмененное с целью развития общественной культуры страхования. Вмененное страхование относится к добровольным видам страхования, хотя законом принуждают застраховать определенные риски, т.е. государство снижает степень своего влияния на систему, задавая только рамки. При этом страхователь не обязан заключать такой договор, если риски слишком высоки. Автострахование по вмененной модели подразумевает отсутствие жесткого тарифного регулирования со стороны государства, тарифы определяет сам рынок. Однако эксперты посчитали, что прежде, чем отпускать рынок в свободное плавание, сначала нужно создать систему защиты и контроля [7].

Помимо ОСАГО существует еще два страховых продукта – ДСАГО и КАСКО. До 2003 года существовало только ДСАГО и КАСКО. Сейчас ДСАГО является дополнением к полису ОСАГО. КАСКО и ОСАГО – принципиально разные страховые продукты, которые покрывают разные риски. В 2019 году обсуждался вопрос появления объединенного полиса ОСАГО и КАСКО. Но данное нововведение отложено, сложность заключается в том, что ОСАГО – обязательный вид страхования, а КАСКО – добровольный. Также, по мнению страховщиков, объединенный полис спровоцирует множество проблем, в том числе рост стоимости полиса [2]. Таким образом, на данный момент не найдено достойной альтернативы ОСАГО.

### **Недостатки действующей системы ОСАГО, анализ судебной практики**

Тарифная система, преимущественно реализуемая в РФ, имеет множество недостатков, значимость которых также подтверждает и судебная практика. Несмотря на то, что со 1 июня 2016 года вступил в силу Федеральный закон, которым введен обязательный досудебный порядок урегулирования споров по ОСАГО, наблюдается ежегодное увеличение объемов судебных взысканий [13]. Доля судебных взысканий в общем объеме всех произведенных выплат отражена в Приложении 3. При рассмотрении дел суды руководствуются значительным перечнем нормативно-правовых актов (НПА) различного уровня. Несмотря на многообразие этих НПА, судами зачастую выносились решения противоречивого характера. В связи с этим, Верховный Суд РФ (ВС РФ) утвердил обзор судебной практики по спорам, связанным с ОСАГО, где обобщил дела, которые рассматривали суды общей юрисдикции и арбитражные суды. Сделано это в целях обеспечения единообразных подходов к разрешению споров по ОСАГО. Таким образом,

ВС прибегает к использованию прецедентного права, которое не распространено в романо-германской системе права, принятой в РФ. Для корректной трактовки действующего законодательства суды руководствуются разъяснениями Пленума Верховного Суда РФ «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [8].

Рассмотрим наиболее распространённые ситуации, касающиеся судебных споров по ОСАГО.

1. Решения судов в случае отказа СК в выплате или при ее занижении. Подающие иск зачастую ссылаются на независимую экспертизу, проведенную сторонней компанией. От СК требуют: недостающую часть выплаты, неустойку за задержку выплаты, неустойку за отсутствие ответа на досудебную претензию в срок, штраф (половину от части выплаты, которую страховщик не заплатил добровольно), моральный ущерб, оплату услуг юриста, расходы на экспертизу по оценке повреждений, оплату оформления доверенности у нотариуса, госпошлину, прочие судебные издержки. Если все формальности соблюдены, и есть основание требовать доплаты, решение выносится в пользу страхователя.

2. Решения судов в случаях, когда виновник не вписан в страховку. Наиболее сложными в делах по регрессным требованиям являются именно такие случаи. Ясность внесло постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.12.2017 [8]. В нем сказано, что достаточным условием возникновения у страховщика права требовать по регрессу с виновника ДТП, не указанного на бланке полиса, компенсации, является факт управления им автомобилем вне зависимости от его статуса (страхователь, собственник или еще кто-то). Исключение составляют случаи угона.

3. Решения судов о взыскании утраты товарной стоимости (УТС). При продаже автомобиля факт свершившегося ДТП значительно снижает стоимость автомобиля. Длительное время страховые компании не возмещали этот ущерб, но с увеличением объема судебной практики положение дел изменилось. Суд стал обязывать страховые компании возмещать водителям УТС, так как это является непосредственным следствием аварии. Впоследствии Пленум ВС издал Постановление, в котором УТС был признан действительным ущербом [8].

Страхователи нередко прибегают к услугам автоюристов. Среди них есть недобросовестные, которые пользуясь состоянием владельца пострадавшего автомобиля после ДТП, предлагают переоформить доверенность на представление интересов пострадавшего в суде и в СК. Сумма, уплачиваемая страхователю автоюристом в разы меньше полагающегося возмещения. Чтобы остановить подобные манипуляции, ВС внёс в закон о страховых выплатах некоторые изменения. Судебная практика теперь проводится



только после личного обращения пострадавшего с иском касательно возмещения ущерба, возмещение выдаётся непосредственно пострадавшей стороне, через автоюрисстов средства теперь не проходят. Это ограничивает полномочия вторых и не даёт шанс мошенникам обогатиться за счет СК.

### **Анализ интересов и рисков стейкхолдеров**

Заинтересованными лицами рынка ОСАГО являются страхователь, страховщик и регулирующий орган в лице ЦБ РФ. Их интересы и риски представлены в Приложении 4.

### **Инструменты и предложения по либерализации ОСАГО**

Как показал анализ статистики, финансовых потерь, мирового опыта и судебной практики, система не идеальна и вряд ли может ассоциироваться с понятием «свобода». ЦБ РФ взял курс на либерализацию рынка ОСАГО путем введения тарифного коридора вместо единого базового значения и его дальнейшего расширения [3, 10]. Мы поддерживаем данный вектор развития и для решения выявленных проблем предлагаем следующие меры, преимущества и недостатки которых представлены в Приложении 5.

1. Привязка страхового полиса к водителю, а не к транспортному средству. Приобретение полиса возможно в период с момента получения прав до начала эксплуатации ТС. За вождение без страховки предусматривается система санкций: за однократное нарушение – штраф в размере 5 тыс. руб., за повторное нарушение – штраф 15 тыс. руб., за последующее – лишение права управления ТС сроком на один месяц, крайняя мера – лишение водительских прав на год.
2. Отмена территориального коэффициента и коэффициента мощности. Возможность добровольной установки телематического устройства в салон автомобиля для определения индивидуальных характеристик вождения. Введение коэффициента нарушений ПДД, на основе которого будет формироваться личная автоистория водителя по данным единой базы ГИБДД. Автоистория будет доступна в личном кабинете водителя сайта Госуслуги.
3. Отмена обязательного прохождения технического осмотра (ТО) при покупке полиса ОСАГО. Возложение ответственности за техническое состояние на автовладельца.
4. Предоставление страхователю неограниченного права выбора сертифицированного сервиса по ремонту пострадавшего автомобиля в пределах суммы страховой выплаты. При превышении стоимости ремонта над суммой страховой выплаты в случае обращения страхователя в более дорогой сервис предусматривается возможность личной доплаты.
5. В целях минимизации упущенной выгоды страхователя предполагается выдача ТС от лица страховой компании на время ремонта автомобиля. Данная опция является дополнительной и влечет повышение стоимости полиса ОСАГО. Реализация такой меры

возможна посредством сотрудничества страховой компании с каршеринговыми компаниями и таксопарками.

6. Отмена лимита возмещения при инвалидизации пострадавшего в ДТП.
7. Введение возможности приобретения полисов сроком на 2 и 3 года с пониженной страховой премией. Снижение стоимости долгосрочного полиса при условии безаварийной езды и соблюдения ПДД. Возможность покупки полиса ОСАГО на 1 год в рассрочку при наличии положительной автоистории страхователя.
8. Обязательное введение на этапе обучения в автошколе блока занятий на тему заполнения Европротокола и порядка урегулирования споров при наступлении ДТП.
9. Создание Единого электронного реестра страховщиков для удобства покупки полиса онлайн в любое время с возможностью подбора оптимального варианта продукта для страхователя.

Необходимость внедрения вышеуказанных изменений с целью либерализации сферы ОСАГО подтвердил проведенный нами опрос, с результатами которого можно ознакомиться в Приложении 6.

### **Заключение**

На сегодняшний день ОСАГО – цивилизованный инструмент соблюдения баланса интересов сторон дорожного движения в мире. Основываясь на анализе последствий отмены ОСАГО, можно сделать вывод, что его полная отмена приведет к неблагоприятным последствиям. Выходом может стать либерализация ОСАГО. Для страхователя она выражена, главным образом, в индивидуальном подходе к формированию страховой премии и большей защите интересов потерпевшей стороны. Для страховщика может проявляться в дальнейшем расширении тарифного коридора, что логично вытекает из индивидуализации подхода к формированию страховой премии. Регулятору же остается функция общего надзора и защиты интересов участника рынка.

## Список источников

1. Годовой отчет РСА за 2018 год. Источник: [https://autoins.ru/upload/reports/RAMI\\_Annual\\_2018.pdf](https://autoins.ru/upload/reports/RAMI_Annual_2018.pdf)
2. Дело в каске: сколько будет стоить гибрид ОСАГО и каско. Источник: <https://iz.ru/870925/timur-khasanov/delo-v-kaske-skolko-budet-stoit-gibrid-osago-i-kasko>
3. Либерализация ОСАГО против мошенничества. Источник: [https://www.dp.ru/a/2019/05/15/Liberalizacija\\_OSAGO\\_proti](https://www.dp.ru/a/2019/05/15/Liberalizacija_OSAGO_proti)
4. Обзор ключевых показателей деятельности страховщиков по итогам 2018 года. Источник: [https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24024/review\\_insure\\_18Q4.pdf](https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24024/review_insure_18Q4.pdf)
5. Обзор ключевых показателей деятельности страховщиков по итогам 2017 года. Источник: [https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24028/review\\_insure\\_17Q4.pdf](https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24028/review_insure_17Q4.pdf)
6. Обзор ключевых показателей деятельности страховщиков по итогам 2019 года. Источник: [https://cbr.ru/Collection/Collection/File/27614/review\\_insure\\_19Q4.pdf](https://cbr.ru/Collection/Collection/File/27614/review_insure_19Q4.pdf)
7. ОСАГО: обязательно-добровольно. Источник: [https://www.zr.ru/content/articles/580549-osago\\_obazatelno-dobrovolno/](https://www.zr.ru/content/articles/580549-osago_obazatelno-dobrovolno/)
8. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.12.2017 № 58 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Источник: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_286360/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286360/)
9. Страховка авто в разных странах. Источник: <https://idaoffice.org/ru/posts/auto-insurance-in-different-countries/>
10. Страховка выйдет на волю. Источник: <https://www.banki.ru/news/bankpress/?id=10459691>
11. Три модели обязательного автострахования: мировая практика и ОСАГО. Источник: [http://www.sluchay.ru/статьи\\_о\\_страховании/ti-modeli-obyazatel'nogo-avtostrahovaniya-mirovaya-praktika-i-/](http://www.sluchay.ru/статьи_о_страховании/ti-modeli-obyazatel'nogo-avtostrahovaniya-mirovaya-praktika-i-/)
12. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 02.12.2019) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2020). Источник: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_36528/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/)
13. Федеральный конституционный закон от 05.02.2014 № 3-ФКЗ (ред. от 02.08.2019) «О Верховном Суде Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 25.10.2019). Источник: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_158641/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158641/)

## Приложение 1 Анализ статистики автопарка, договоров ОСАГО и ДТП

Таблица 1 – Анализ численности автопарка и количества ДТП

| Год  | Численность автопарка, млн | Количество ДТП, ед. | Доля ДТП в общей численности автопарка, % |
|------|----------------------------|---------------------|---|
| 2013 | 53,3                       | 204068              | 0,38                                      |
| 2014 | 55,7                       | 199720              | 0,36                                      |
| 2015 | 56,6                       | 184000              | 0,33                                      |
| 2016 | 57,1                       | 173694              | 0,30                                      |
| 2017 | 59,8                       | 169432              | 0,28                                      |
| 2018 | 60,6                       | 168099              | 0,28                                      |

Источник: составлено авторами на основе данных Госавтоинспекции и годового отчета РСА за 2018 г.

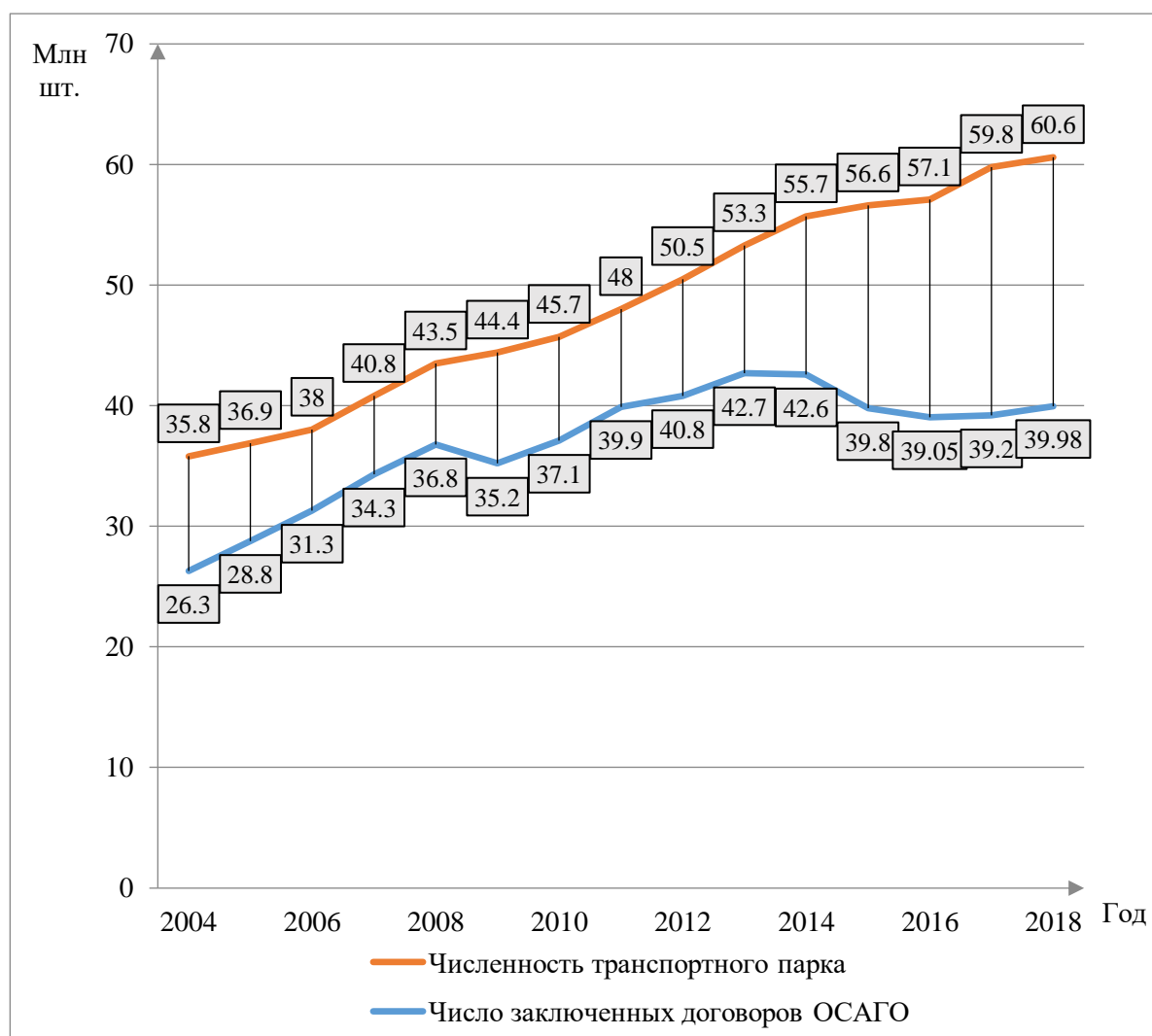


Рисунок 1 – Сравнение численности автопарка и числа заключенных договоров ОСАГО

Источник: составлено авторами на основе данных годового отчёта РСА за 2018 г.

## Приложение 2 Показатели деятельности страховщиков в сфере ОСАГО

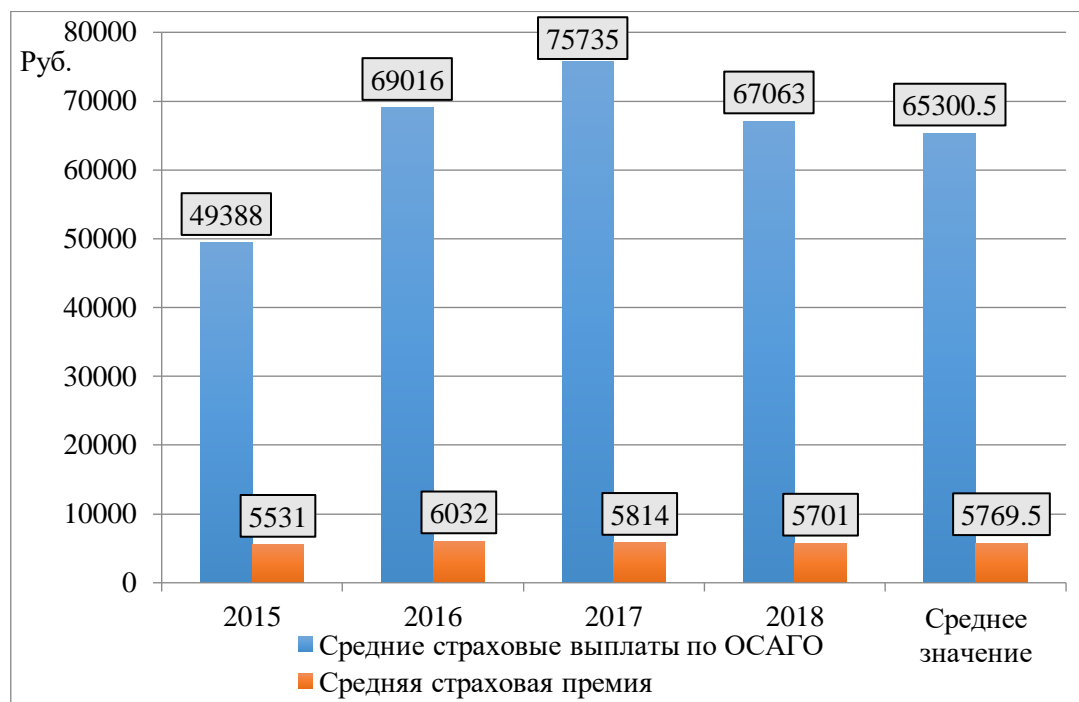


Рисунок 2 – Динамика средних страховых премий и выплат за 2015-2018 гг.

Источник: составлено авторами на основе годового отчета РСА 2018 г.

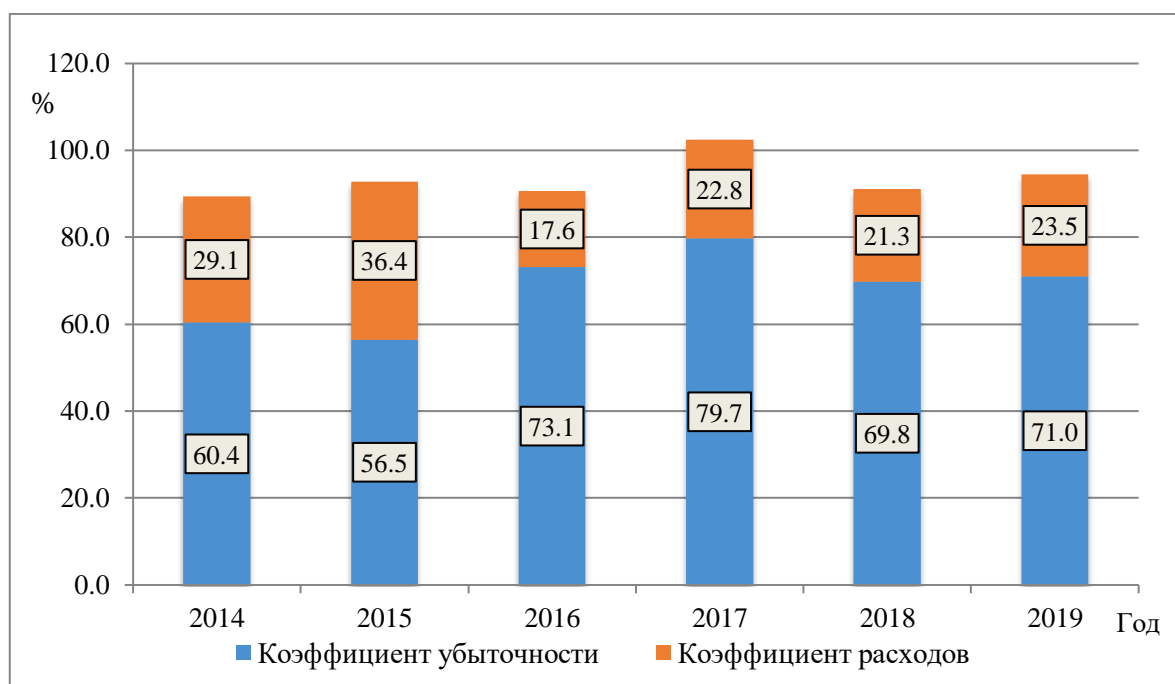


Рисунок 3 – Комбинированные коэффициенты убыточности и расходов страховых компаний за 2014-2019 гг.

Источник: составлено авторами на основе данных ЦБ РФ

[https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24028/review\\_insure\\_17Q4.pdf](https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24028/review_insure_17Q4.pdf);

[https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24024/review\\_insure\\_18Q4.pdf](https://cbr.ru/Collection/Collection/File/24024/review_insure_18Q4.pdf);

[https://cbr.ru/Collection/Collection/File/27614/review\\_insure\\_19Q4.pdf](https://cbr.ru/Collection/Collection/File/27614/review_insure_19Q4.pdf).

### Приложение 3 Динамика судебных взысканий по ОСАГО. Модели рынка ОСАГО

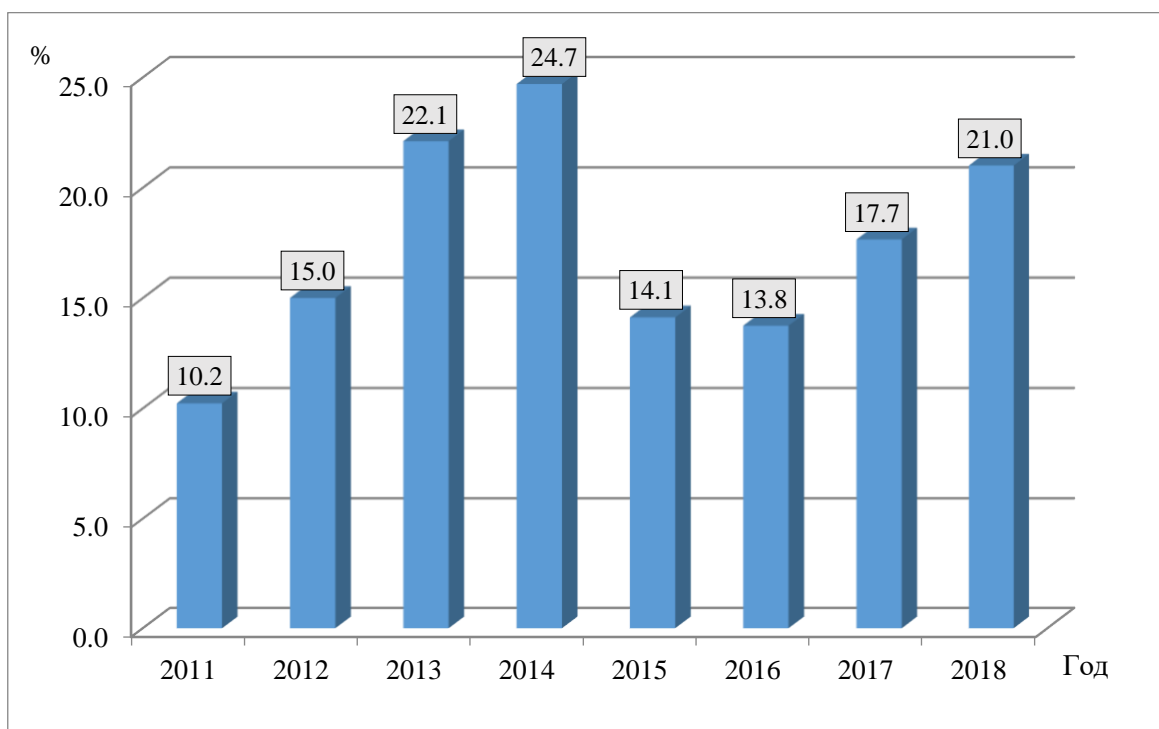


Рисунок 4 – Доля судебных взысканий в общем объеме всех произведенных выплат

Источник: составлено авторами на основе данных годового отчёта РСА за 2018 г.

Таблица 2 – Модели функционирования рынка ОСАГО

| Модель                    | Характеристика  |
|---------------------------|---|
| Государственная монополия | Предполагает наличие единой страховой компании, объединяющей функции по регистрации автотранспорта, выдаче водительских удостоверений и продаже полисов страхования автогражданской ответственности. Особенность модели – возможность учитывать страховые риски в стоимости топлива. Преимуществами являются стопроцентный охват автомобилистов и учет пробега. Недостаток – низкие страховые возмещения. |
| Тарифная система          | Система с фиксированными тарифами обеспечивает поддержание убыточных сегментов за счет прибыльных. Однако такой подход приводит к снижению конкуренции, а страховщики все равно стремятся вывести свой бизнес из «токсичных» регионов.  |
| Либеральная модель        | Предполагает свободные цены на все виды страхования на условиях конкуренции. Существует широкий спектр тарифов, учитывающих индивидуальные характеристики автовладельцев, что обеспечивает гибкость системы и свободу выбора в рамках действующего законодательства. Данная система успешно реализована во многих развитых странах Европы (Бельгия, Нидерланды)   |

Источник: составлено авторами на основе [11]

## Приложение 4 Интересы и риски стейкхолдеров

Таблица 3 – Матрица интересов и рисков стейкхолдеров рынка ОСАГО

| Стейкхолдеры | Интересы   | Риски   |
|--------------|--|---|
| 1            | 2  | 3   |
| Страхователь | <ul style="list-style-type: none"> <li>- низкая стоимость полиса ОСАГО;</li> <li>- удобство приобретения полиса ОСАГО;</li> <li>- оперативный и качественный ремонт автомобиля при наступлении страхового случая;</li> <li>- оперативное урегулирование ДТП;</li> <li>- максимизация суммы страхового возмещения;</li> <li>- расширение свободы выбора страховых продуктов.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- вероятность получения заниженного страхового возмещения;</li> <li>- низкое качество проведенных ремонтных работ;</li> <li>- мошенничество со стороны страховых компаний и страховых посредников;</li> <li>- длительное ожидание урегулирования страхового события;</li> <li>- вероятность допущения ошибок сотрудниками СК при заполнении персональных данных (значение коэффициентов, личные параметры водителя), что может привести к увеличению стоимости страхового полиса или к его недействительности;</li> <li>- банкротство страховой компании;</li> <li>- риск перерасчета коэффициентов в худшую сторону.</li> </ul> |
| Страховщик   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение спроса на полисы ОСАГО конкретной страховой компании при безаварийной езде страхователя;</li> <li>- увеличение стоимости полисов ОСАГО;</li> <li>- рост клиентской базы;</li> <li>- позитивный имидж и положительная деловая репутация;</li> <li>- минимизация страховых случаев;</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение спроса на полисы ОСАГО;</li> <li>- рост числа ДТП;</li> <li>- сокращение стоимости полисов ОСАГО, как следствие – убыточность деятельности в этом секторе;</li> <li>- вероятность мошенничества со стороны страхователей.</li> </ul>  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- сотрудничество с сервисами по ремонту автомобилей с низкими ценами и качественными услугами;</li> <li>- урегулирование страховых конфликтов в досудебном порядке с целью снижения судебных издержек.</li> </ul> |  |
|--|--|--|

Продолжение Таблицы 2

| 1         | 2   | 3   |
|-----------|---|---|
| Регулятор | <ul style="list-style-type: none"> <li>- соблюдение законодательства участниками рынка ОСАГО;</li> <li>- урегулирование страховых конфликтов в досудебном порядке с целью снижения нагрузки на суды;</li> <li>- защита интересов потребителей и продавцов страховых услуг;</li> <li>- поддержание добросовестной конкуренции на страховом рынке;</li> <li>- предотвращение мошенничества и недобросовестного поведения участников рынка страхования;</li> <li>- либерализация рынка ОСАГО.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- увеличение случаев мошенничества в сфере ОСАГО;</li> <li>- банкротство страховых компаний;</li> <li>- недовольство системой ОСАГО со стороны страхователей и страховщиков;</li> <li>- несоблюдение и нарушение действующего законодательства.</li> </ul> |

Источник: составлено авторами.



## Приложение 5 Предложения по либерализации ОСАГО

Таблица 4 – Анализ предложенных инструментов по либерализации ОСАГО

| Инструмент  | Преимущества   | Недостатки  |
|---|--|---|
| 1   | 2  | 3   |
| Привязка страхового полиса к водителю + ужесточение системы санкций   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- более справедливая система расчета стоимости полиса ОСАГО;</li> <li>- увеличение страхового фонда;</li> <li>- возможность самостоятельного определения момента приобретения полиса ОСАГО в рамках установленного коридора;</li> <li>- минимизация числа случаев езды без полиса ОСАГО;</li> <li>- при наличии нескольких автомобилей отсутствие необходимости страховать каждый.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- увеличение суммарной стоимости полисов ОСАГО для взаимосвязанной группы лиц (семья) за счет системы «1 водитель = 1 полис»;</li> <li>- сложность и дороговизна технической реализации;</li> <li>- введение изменений в существующее законодательство.</li> </ul> |
| Отмена территориального коэффициента и коэффициента мощности + введение коэффициента нарушений ПДД+ добровольная установка телематических устройств | <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение стоимости полиса за счет упразднения перечисленных коэффициентов;</li> <li>- индивидуализация используемых для расчета коэффициентов;</li> <li>- сокращение числа нарушений ПДД;</li> <li>- повышение вероятности обнаружения автомобиля в случае угона.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- издержки на приобретение телематических устройств;</li> <li>- сложность обработки информации, поступающей с телематических устройств;</li> <li>- закрытость базы ГИБДД, содержащей сведения о нарушениях ПДД.</li> </ul>   |
| Отмена обязательного прохождения ТО при покупке полиса ОСАГО  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- отсутствие затрат на прохождение ТО;</li> <li>- сокращение случаев приобретения диагностической карты без ТО.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- сокращение доходов СТО;</li> <li>- потенциальная возможность снижения эксплуатационных характеристик ТС.</li> </ul>  |
| Предоставление страхователю неограниченного права выбора  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- свобода выбора;</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- создание поля для мошенничества.</li> </ul>  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| сертифицированного сервиса по ремонту пострадавшего автомобиля в пределах суммы страховой выплаты | - потенциальная возможность улучшения качества ремонта;<br>- снятие ответственности за ремонт со СК. |  |
| Выдача ТС от лица страховой компании на время ремонта автомобиля                                  | - минимизации упущенной выгоды страхователя.   | - дополнительные расходы для страховой компании; |

Продолжение Таблицы 3

| 1   | 2  | 3   |
|---|--|---|
|   |  | - потенциальное увеличение стоимости полиса ОСАГО.  |
| Отмена лимита возмещения при инвалидизации пострадавшего вследствие ДТП   | - повышение уровня социальной ответственности и приближение к либеральной модели страхования;<br>- обеспечение пожизненной материальной поддержки тяжело пострадавшим в ДТП.                     | - увеличение издержек для страховой компании;<br>- рост стоимости полиса ОСАГО.   |
| Введение возможности приобретения полисов сроком на 2 и 3 года с пониженной страховой премией при условии безаварийной езды и соблюдения ПДД + возможность покупки полиса ОСАГО на 1 год в рассрочку при наличии положительной автоистории страхователя | - мотивация к соблюдению ПДД;<br>- возможность экономии на покупке страхового полиса;<br>- доступность полиса ОСАГО;<br>- мотивация к покупке полиса ОСАГО.                                      | - отложенные денежные поступления в виде страховых премий.  |
| Обязательное введение на этапе обучения в автошколе блока занятий на тему заполнения Европротокола и порядка урегулирования споров при наступлении ДТП  | - повышение правовой грамотности;<br>- экономия времени и финансовых средств при оформлении ДТП;<br>- минимизация пробок, возникающих из-за ДТП, за счет оперативного урегулирования легких ДТП. | - снижение спроса на услуги аварийных комиссаров;<br>- временные и финансовые затраты на корректировку учебных планов в автошколах. |
| Создание Единого электронного реестра страховщиков  | - удобство приобретения полиса ОСАГО;<br>- экономия времени;   | - сокращение спроса на услуги страховых брокеров;<br>- финансовые затраты.  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | - экономия средств за счет выбора оптимального варианта;<br>- сокращение мошенничества в сфере оформления электронного полиса ОСАГО. |  |
|--|--|--|

Источник: составлено авторами.

## Приложение 6 Опрос для выявления степени удовлетворенности действующей системой ОСАГО

Таблица 5 – Результаты проведенного опроса

| Вопрос   | Вариант ответа                               |                                  |                               |                                |   |
|--|--|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---|
|  | 1  | 2                                | 3                             | 4                              | 5 |
| Водите ли Вы автомобиль?   | Да – 88%                                     | Нет – 12%                        | -                             | -                              | - |
| Какой Ваш реальный стаж вождения?  | Менее 1 года – 13%                           | 1-3 года – 22%                   | 5-10 лет – 19%                | Более 10 лет – 46%             | - |
| Есть ли у Вас действующий полис ОСАГО?                                   | Да – 83%                                     | Нет – 17%                        | -                             | -                              | - |
| Удовлетворены ли Вы действующей системой ОСАГО?                          | Полностью удовлетворен – 30%                 | Частично удовлетворен – 51%      | Не удовлетворен – 19%         | -                              | - |
| Известны ли Вам случаи, когда автомобиль использовался без полиса ОСАГО? | Да – 71%                                     | Нет – 29%                        | -                             | -                              | - |
| Каким способом Вы покупаете полис ОСАГО?                                 | Е-ОСАГО (онлайн) – 48%                       | Бумажный в офисе страховой – 36% | Через посредников – 15%       | -                              | - |
| Возникали ли у Вас сложности при покупке полиса ОСАГО?                   | Да, при покупке онлайн – 36%                 | Нет, при покупке онлайн – 31%    | Да, при покупке в офисе – 17% | Нет, при покупке в офисе – 38% | - |
| Считаете ли Вы стоимость полиса ОСАГО доступной и приемлемой?            | Да, вполне – 48%                             | Нет, дорого – 62%                | -                             | -                              | - |
| Как часто Вы попадаете в ДТП?  | 1 раз в год – 6%                             | Чаше, чем 1 раз в год – 2%       | Реже, чем 1 раз в год – 92%   | -                              | - |
| Как Вы предпочитаете решать вопрос в случае ДТП?                         | Самостоятельно на месте (договориться) – 27% | Обращаюсь в страховую – 74%      | -                             | -                              | - |

|  |                                |                       |                                    |   |   |
|--|--------------------------------|-----------------------|------------------------------------|---|---|
| Как Вы оформляете Европротокол?  | Самостоятельно – 16%           | Вызываю ДПС – 52%     | Вызываю аварийных комиссаров – 32% | - | - |
| Довольны ли Вы работой страховой компании при наступлении страхового случая? | Да, доволен – 31%              | Нет, не доволен – 35% | Не попадал в ДТП – 34%             | - | - |
| Пользовались ли Вы услугами аварийных комиссаров и автоюристов?              | Да, аварийных комиссаров – 34% | Да, автоюристов – 12% | Нет – 63%                          | - | - |

Продолжение Таблицы 5

| 1   | 2                         | 3                                 | 4   | 5                             | 6                                   |
|---|---------------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------------|
| Что из перечисленного на Ваш взгляд является несправедливым при расчёте стоимости полиса ОСАГО? | Мощность автомобиля – 59% | Территориальный коэффициент – 46% | Возраст автомобиля – 35%                    | Стаж вождения – 24%           | Коэффициент безаварийной езды – 19% |
| Возможно ли в нашем городе купить фальшивый полис ОСАГО?  | Возможно, и просто – 22%  | Возможно, но сложно – 7%          | Невозможно – 1%                             | Не сталкивался – 70%          | -                                   |
| Какая форма возмещения наиболее приемлема для Вас?  | Денежное возмещение – 80% | Натуральное возмещение – 20%      | -   | -                             | -                                   |
| Что бы Вы еще хотели изменить в действующей системе ОСАГО?                                      | Ничего – 7%               | Снизить стоимость полиса – 64%    | Увеличить лимит страхового возмещения – 49% | Отменить ОСАГО полностью – 7% | Другое – 6%                         |

Источник: составлено авторами.

В опросе приняли участие 248 респондентов, большинство из которых водит автомобиль (88%) и попадает в ДТП реже, чем 1 раз в год (92%). Доля опрошенных, у которых нет действующего полиса ОСАГО (17%) выше, чем доля тех, кто не водит автомобиль (12%). Это свидетельствует о том, что часть респондентов управляет автомобилем без ОСАГО. Также 29% опрошенных известны случаи, когда автомобиль использовался без полиса ОСАГО. Лишь часть опрошенных (30%) удовлетворена действующей системой ОСАГО полностью. Это связано с несколькими факторами: неудовлетворенность работой страховой компании при наступлении ДТП по мнению значительного числа опрошенных (35%); высокая цена полиса ОСАГО согласно мнению более половины опрошенных (52%); несправедливость расчёта стоимости

полиса ОСАГО: применение коэффициента мощности и территориального коэффициента согласно мнению большинства опрошенных (58% и 46% соответственно).

Высокая доля неудовлетворенности действующей системой ОСАГО приводит к тому, что часть водителей, попадающих в ДТП (27%), предпочитает решать вопрос на месте самостоятельно, не обращаясь в страховую компанию. Так же, велика доля респондентов, которые сталкивались с проблемами при покупке полиса ОСАГО онлайн (36%). Кроме того, значительная часть опрошенных (22%) считает, что в нашем городе возможно и просто купить фальшивый полис ОСАГО.