

1 января 2006 года исполняется год со дня третьего введения в Украине Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами» (ОСАГО). Успокаивающие реляции Госкомстата, бодро рапортующие о четверти застрахованных от общего числа автолюбителей и профессиональных водителей, не очень-то обнадеживают: ждали гораздо больших результатов и для участников движения, и для страховых компаний, и для государства. Что же на самом деле происходит в данном сегменте страхового рынка? Об этом «Банкиру» рассказывает директор ООО «Страховой брокер «ДЕДАЛ», кандидат технических наук, доцент Ибрагим Габидулин.



## ТРЕТЬЕ ПРИШЕСТВИЕ АВТОГРАЖДАНКИ: ГОД СПУСТЯ

*«Автомобиль также был создан пешеходами, и по их замыслу предназначался для перевозки пассажиров и грузов. Но автомобилисты об этом как-то забыли и начали крошечных пешеходов давить».*  
И. Ильф, Е. Петров «Золотой теленок»

**Б** Ибрагим Абдулович, стало ли наконец-то обязательное страхование гражданской ответственности водителей действительно обязательным?

— Если учесть, что ни бывшая Госавтоинспекция (ГАИ), ни нынешняя Дорожно-патрульная служба (ДПС) не контролировали и не контролируют наличие полисов у водителей, то напрашивается логический вывод: нет. Этим мы серьезно отличаемся от того же Европейского Союза, где наличие обязательного полиса находится под контролем полиции, причем не только дорожной. Есть и специальные приборы, позволяющие проверять наличие полисов на значительном расстоянии в автоматическом режиме, не останавливая автомобиль. Они работают по принципу радара, выискивая особый знак на лобовом стекле. Если он есть — водитель застрахован. Если нет — у водителя будут проблемы. У нас же никто не наказывает «незастрахованных». А в добровольном порядке желающих страховать немного. Срабатывает стереотип: обязательное страхование — новый побор государства. И не более того. При этом как-то забывают, что автотранспорт — средство передвижения повышенной опасности, и полис защищает, прежде всего, самих водителей



от непредсказуемых финансовых потерь. Ведь даже старенький «Запорожец» может нанести ущерб на десятки и даже сотни тысяч долларов США, и никакая квартира, в случае ее продажи, не покроет подобных убытков. Это сделает только страховой полис. Есть, правда, надежда, что планируемый норматив, 1% от суммы реализованных полисов будет отчисляться на развитие структуры ДПС, сможет переломить ситуацию. Начнут проверять полисы — дело сдвинется с мертвой точки.

**Б** Но ведь этому обязательному виду страхования уже год. И в связи с этим любое действие в бывшей ГАИ сделать без полиса невозможно: ни техосмотр пройти, ни права получить, ни автомобиль зарегистрировать. Что же происходит?

— Начну с того, что это — уже третий приход ОСАГО, в народе именуемое автогражданкой, в Украину. Были уже закончившиеся безрезультатно попытки и в 1998 г., и в 2001 г. ввести в действие эту норму, а сам закон быстро приостанавливали и продолжали сетовать на рост аварийности на дорогах. Мы насмешили всех мучительно-медленным введением закона и реактивно-оперативной его отменой. Только у нас появился термин «обязательно-необязательное страхование». А весь мир живет по-другому, и достаточно давно.

Впервые ответственность водителя застраховали в Бельгии в 1937 году. После того, как Европа «залезла раны» после войны, возникла идея выработать единые правила и единые подходы к такому важному виду страхования, что и было сделано в 1954 году. С последующими изменениями и дополнениями данный страховой продукт стал известен как «зеленая карта». Хотя некоторые различия в подходах со стороны разных государств сохраняются и сейчас. Европейские страны (в среднем) несут ответственность за своих автомобилистов за рубежом на сумму 600–650 тыс. евро, Великобритания — до двух млн фунтов, Украина — 100 тыс. евро. Ощутима разница? На внутреннем рынке и того меньше — совокупная ответственность —

76,5 тыс. грн! При этом многие иностранные представительства в Киеве приобретают полисы по добровольному страхованию гражданской ответственности на сумму \$200–250 тыс.

Что касается ГАИ, как бы ее не переименовывали, ситуация здесь весьма мрачная. Многие приобретают полисы ОСАГО сроком действия аж 15 дней (меньшего — просто не бывает) и после прохождения техосмотра благополучно о них забывают: ведь наказывать-то все равно не будут. А если и будут, то штраф в 17 грн для водителя авто вряд ли можно считать страшным наказанием. Кстати, две страховые компании попытались «нагреть руки» на ситуации с техосмотром, открыв площадки продаж полисов прямо при отделениях ГАИ. За что и попали под санкции Антимонопольного комитета Украины: штрафы составили суммы с очень большим числом нулей.

Вообще, обстановка на страховом рынке ОСАГО не очень-то обнадеживает: убыточность по этому виду в Украине составляет всего 8–10%, тогда как в Европе — не менее 75–80%. Это свидетельствует о том, что действующих полисов очень мало, к тому же в статистику попадают краткосрочные страховки, приобретенные при въезде в Украину и действующие только на период визита. И даже при этом число полисов не превышает 15–20% реально необходимого количества. Ситуацию усугубляет убыточность филиальной сети: ее создание было одним из главных условий получения лицензии по ОСАГО. Данный документ получила 81 компания (вместо реальных 10–12), при этом вложенные инвестиции, что называется, лежат «мертвым грузом». Подобное положение отрицательно сказалось на финансовых показателях страховщиков.

**В** *Вы упомянули о транспортных средствах из-за рубежа. Неужели так много приобретается страховок непосредственно на границе?*

— Очень много, особенно на восточных границах. Дело в том, что Россия не является пока членом Международного моторного бюро, и выданные в РФ страховки не входят в систему «зеленая карта». То есть, переговоры идут уже не первый год, но до их окончания еще далеко. А транспорта с российскими номерами, учитывая тесные экономические связи и наличие такой курортной зоны, как Крым, становится на наших дорогах все больше. Соответственно, и объемы продаж краткосрочных страховых полисов постоянно растут, но на очень короткий промежуток времени. Другими словами, ситуация с внутренним страхованием еще более напряженная.

**В** *Возможно, для исправления положения необходимо внести какие-либо изменения в действующее законодательство или в подзаконные акты?*

— Отнюдь. Принятые законы как юридические документы во многом даже лучше, чем их аналоги в Европейском Союзе. Например, наличие фонда защиты потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях, куда направляются 5% от суммы страховой премии, гарантирует необходимые выплаты в случае аварии. Другое дело — выполнение. Полная монополия ГАИ, или ДПС, в плане контроля за наличием полисов, отказ этой структуры от использования имеющихся административных инструментов серьезно влияют на преодоление стереотипов о страховке как дополнительном поборе со стороны государства. Не изменив психологию, мы не изменим ситуацию.

Монополизм всегда порождает злоупотребления. По Украине, к сожалению, данных нет, но вот россияне не-

давно задержали группу ловких мошенников в погонах. Механизм был предельно прост: прибыв на место ДТП и установив, что виноват хозяин незастрахованной иномарки, они предлагали за относительно небольшую сумму (\$500) переоформить дело, сделав виновным владельца застрахованного автомобиля. При этом \$300 передавали хозяину застрахованного «жигуленка», а остальное делили между собой. И таких случаев — сотни. Крайней же оказывалась страховая компания, вынужденная оплачивать чужую вину. Не исключая, что нечто похожее имеет место и в Украине.

**В** *Но ведь частную ГАИ не создашь...*

— И не надо. По закону страховые компании и страховые брокеры могут создавать свою службу дознания — институт аварийных комиссаров. Например, у «ДЕДАЛА» есть три постоянных круглосуточных экипажа для выяснения всех обстоятельств дела и оформления необходимых бумаг, в том числе и в случаях вины наших клиентов. Мы стараемся максимально сократить время от наступления страхового случая до выплаты денег, будь-то на ремонт либо лечение. Кстати, если в течение действия полиса произошло ДТП, страховая компания несет ответственность еще на протяжении года независимо от срока действия полиса. Так что многие выплаты по ОСАГО за 2005 г. еще впереди. Примечательно, что многие автомобилисты, ознакомившись с работой наших аварийных комиссаров на деле, вскоре становятся клиентами «ДЕДАЛА», что лишний раз подтверждает необходимость существования такого финансового посредника, как страховой брокер.

Беседовал Сергей СОКОЛОВСКИЙ



**Страховой брокер «Дедал»**

Киев, 03150  
ул. Горького, 91/14, оф. 5  
тел.: +38 (044) 287-81-88  
факс: +38 (044) 528-17-54  
http: [www.dedal.ua](http://www.dedal.ua)  
e-mail: [office@dedal.ua](mailto:office@dedal.ua)

Даже покупка полиса ОСАГО напрямую в страховой компании не обезопасит Ваш бюджет.

**Обратитесь к страховому брокеру —  
он Ваш защитник  
и адвокат на рынке страхования!**