Последнее время звучат опасения по поводу низкой эффективности работы системы ОСАГО и слишком больших заработках страховых компаний. Якобы данные страховщиков о высокой убыточности сегмента преувеличены, негативное влияние кризиса автозапчастей преувеличено и вообще страховка бесполезна. Это ведет к массовому отказу автовладельцев от заключения договоров – якобы до 10% российских водителей нарушают законодательство РФ и ездят без страховки, а обвиняют в этом механизм обязательной «автогражданки». Вместе с экспертами рынка ОСАГО разбираемся, как на самом деле обстоят дела в сегменте обязательного автострахования и почему высказывания антагонистов по меньшей мере некорректны, а зачастую вовсе ошибочны, - сообщает «ОСАГО: общественная экспертиза».

Для начала разберемся с заявлениями о том, что страховщики выплачивают меньше страховых выплат, чем получают премий. Речь идет о статистике за 2020–2021 годы, когда страховые компании суммарно получили премий на суммы 231,7 млрд и 236 млрд рублей, а размер совокупных выплат составил за эти периоды составил 135,8 млрд и 150,8 млрд рублей. При этом по закону доля страховой премии, предназначенная для осуществления страхового возмещения и компенсационных выплат, не может быть меньше 80%. Получается, страховщики присвоили разницу между премиями и выплатами? Координатор движения «Общество Синих Ведёрок» Пётр Шкуматов объясняет, почему такой вывод в корне неверен:

«От общей страховой премии по закону 20% идет на так называемые расходы на ведение деятельности. Это расходы, которые возникают при администрировании всей системы ОСАГО, начиная от системы продаж полисов, заканчивая урегулированием убытков, т. е. это люди, это офисы, это станции технического обслуживания – это расходы на инфраструктуру. Соответственно, если система собрала 236 млрд, то 47,2 млрд рублей должны пойти на расходы на ведение деятельности, это федеральный закон. Соответственно, уже получается, на страховые выплаты необходимо направлять 189 млрд. Ещё 3% от всей собранной суммы, это получается 7 млрд рублей, идет в так называемый резервный фонд. Это выплаты, которые осуществляются в нестандартных ситуациях и в основном касаются историй довольно редких. Итого у нас остается 182 млрд рублей, из которых было выплачено 150 млрд рублей. Мало кто вспоминает, что есть большое количество страховых случаев, выплаты по которым длятся годами, разбираются, переносятся на следующий страховой период. Так вот часть этих денег, которые в разнице между 180 и 150 миллиардами – это резерв на будущие страховые

выплаты, которые по текущим страховым случаям 2021 года будут выплачены в 2022 году, в 2023 году и даже частично в 2024 году. Потому что срок исковой давности по этой истории 3 года. Если вот эти будущие страховые выплаты посчитать приплюсовать к 150 млрд, то получится, что выплачивается на самом деле больше, чем положено по закону. И еще отдельно надо сказать, что эти выплаты совершенно непредсказуемы, совершенно непонятно, как их предугадать, когда они больше, когда меньше. Это риск страховой компании».

Резюмируя, можно обратиться к официальной статистике ЦБ РФ и РСА. При расчете убыточности сегмента страхования используется скользящий комбинированный коэффициент убыточности. Этот показатель учитывает то самое запоздание по выплатам, о котором говорят эксперты рынка, а также страховые резервы. Только во втором квартале 2022 года средний коэффициент убыточности по ОСАГО во всей России составил 94%, а в некоторых регионах он превышает 100%, то есть фактически страховые компании там работают себе в убыток. Кроме того, даже этот показатель не учитывает компенсационные выплаты, которые в прошлом году составили 7,65 млрд рублей, а всего за 10 месяцев этого года – 6,6 млрд.

Директор группы рейтингов финансовых институтов АКРА (АО) Алексей Бредихин также отметил: «Российское законодательство не требует от страховщиков выплачивать не менее 80% средств от продажи полисов ОСАГО на возмещение ущерба по страховым случаям. В законодательстве установлена структура тарифной ставки по ОСАГО, согласно которой 77% страховой премии предназначены для обеспечения текущих страховых выплат. В связи с тем, что суммы страховых выплат являются случайными, их размер в процентах от страховой премии может отличаться от указанной величины. Еще 3% направляются на формирование фондов РСА в том числе для обеспечения выплат в случае отзыва лицензии страховщика. При этом страховые случаи по определению являются случайными событиями. На основе статистических данных о таких событиях, произошедших в прошлом, страховые компании могут оценить вероятность наступления страхового события и размер убытка для конкретного риска (по отдельному договору ОСАГО). Однако эти оценки могут оказаться неверными в случае существенного изменения условий».

Касательно падения популярности ОСАГО среди автовладельцев. Согласно статистике Российского Союза Автостраховщиков (РСА), за январь-март 2022 года было заключено 9,259 млн договоров ОСАГО, что на 1,7% больше, чем годом ранее (9,100 млн договоров). Однако в последующие месяцы РСА действительно фиксировал некоторое снижение количества заключаемых договоров: в августе оно уменьшилось на 5% по сравнению с показателями прошлого года. Тем не менее, эти данные легко можно объяснить кризисной экономической ситуацией и стремлением населения сохранить

имущество и сэкономить. Многие просто пересели на общественный транспорт, оставив свои автомобили в гараже до лучших времен.

«По поводу доли водителей без ОСАГО. Эта доля, она довольно большая. По данным РСА, около 5 млн транспортных средств в стране ездят без полиса. Но это в основном водители, которые редко используют свои автомобили, и как правило держат их на дачах, в гаражах. По данным аналитического агентства «Автостат», каждый десятый зарегистрированный в РФ автомобиль старше 30 лет. При этом средний возраст автомобилей, находящихся в эксплуатации – 12 лет, а средний возраст автомобилей, стоящих на учете в ГИБДД, — 15 лет. Соответственно, можем сделать вывод, что около 20% зарегистрированных ТС просто-напросто «металлолом», который давно стоит в гараже, а эксплуатируется по факту примерно 45 млн автомобилей (из 56 млн в базе ГИБДД). Это соответствует данным РСА по количеству пользователей ОСАГО: за первое полугодие 2022 года количество активных полисов составило 38,6 млн. Поэтому люди, которые активно эксплуатируют автомобиль, т. е. ездят каждый день, в подавляющем большинстве ОСАГО покупают. Водители осознают, что гораздо безопаснее и выгоднее приобрести страховку, чем в случае ДТП самостоятельно компенсировать ущерб пострадавшей стороне», — комментирует депутат Государственной думы VI созыва Александр Тарнавский.

Наконец, заявления о низкой эффективности «автогражданки», по мнению эксперта, также безосновательны: «С тем, что система ОСАГО работает неэффективно, согласиться нельзя. Система ОСАГО работает ровно так, как это прописано федеральным законом. Да, она не является идеальной, безусловно, это не каско, но каско стоит существенно дороже и выполняет другие функции, поэтому здесь государство нашло баланс между ценой и качеством. Соответственно для того, чтобы увеличивать качество, необходимо менять федеральное законодательство. Это, например, может касаться как увеличения лимитов выплат, так и собственно отказа от такого понятия как амортизация. И насколько мне известно, страховой рынок планирует вернуться к этим вопросам уже в следующем году, т. к. запрос на эти изменения от автомобилистов очевидно есть».

Википедия страхования