

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2022, №6, Том 14 / 2022, No 6, Vol 14 <https://esj.today/issue-6-2022.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/72ECVN622.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Тимофеев, А. И. О перспективах обязательного страхования гражданской ответственности водителей / А. И. Тимофеев, О. А. Лукин, А. В. Логинов // Вестник евразийской науки. — 2022. — Т. 14. — № 6. — URL: <https://esj.today/PDF/72ECVN622.pdf>

For citation:

Timofeyev A.I., Lukin O.A., Loginov A.V. Drivers' civil responsibility compulsory insurance outlook. *The Eurasian Scientific Journal*. 2022; 14(6): 72ECVN622. Available at: <https://esj.today/PDF/72ECVN622.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

Тимофеев Алексей Иванович

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»
Филиал в г. Воронеж, Воронеж, Россия
Научный сотрудник, доцент
Кандидат экономических наук
E-mail: atim1987@mail.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1313-3649>
РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=701760

Лукин Олег Анатольевич

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»
Филиал в г. Воронеж, Воронеж, Россия
Доцент, заведующий кафедрой «СГЕНиОД»
Кандидат физико-математических наук, доцент
E-mail: ollukin@mail.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3582-1178>
РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=701292

Логинов Александр Владимирович

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»
Филиал в г. Воронеж, Воронеж, Россия
Аспирант
E-mail: aivan1979@mail.ru

О перспективах обязательного страхования гражданской ответственности водителей

Аннотация. В статье рассмотрен вариант изменений обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев, связанный с использованием обязательного страхования гражданской ответственности водителей. Сформулированы основные положения обязательного страхования гражданской ответственности водителей, проанализирована роль субъектов отношений обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев. Подготовлен прогноз влияния замены одного вида страхования другим на микро- и макроуровнях. Обоснована невозможность прямой замены одного страхования другим. Предложен вариант применения обязательного страхования гражданской ответственности водителей в дополнение к существующей системе обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев, который позволит сместить акцент в возмещении ущерба с владельца источника повышенной опасности на непосредственного причинителя вреда. Предполагается, что в результате снизится финансовая нагрузка на обязательное страхование гражданской ответственности автовладельцев в плане возмещения

ущерба, что позволит снизить страховые тарифы при сохранении или даже увеличении доходности этого вида страхования для страховых компаний. Выполнены расчёты средних страховых премий по обязательному страхованию гражданской ответственности водителей и обязательное страхование гражданской ответственности автовладельцев при совместном использовании. Разработан перечень организационно-нормотворческих мероприятий для реализации рассматриваемого сценария.

Ключевые слова: гражданская ответственность; источники страхового возмещения; обязательное страхование гражданской ответственности автовладельцев; правила страхования; страховая премия; страховое возмещение; финансовые последствия

Введение

В России страхование гражданской ответственности начинается свою историю с принятием Федерального Закона N 40-ФЗ от 25.04.2002 "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". С тех пор этот вид страхования претерпел значительные изменения, однако, как показывают исследования, ОСАГО имеет ряд нерешенных проблем, и ему предстоят дальнейшие трансформации. Так, Мамаева и Клишина [1] указывают, что с 2013 года наметилась проблема убыточности ОСАГО, которая привела к отказам в заключении договоров страхования со стороны страховщиков. Тарасов [2] связывает рост расходов по выплатам компенсаций в рамках ОСАГО с участвовавшими случаями страхового мошенничества. Тиковенко и Костюк [3] отмечают наличие проблемы при заключении договора, вытекающую из наличия 30-дневного срока акцепта страховщиком. Яровой [4] в качестве одной из проблем ОСАГО видит неопределенный статус лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, также являющихся участниками дорожного движения. Скворцова полагает, что: «Сложная ситуация в ОСАГО, которая затрагивает всех участников страхового рынка, вызвана в первую очередь безответственными, а зачастую криминальными действиями мошенников, а также так называемых «автоюристов» [5]. Тимофеев [6] относит к актуальным проблемам этого вида страхования информационную асимметрию и неблагоприятный отбор, что приводит к ухудшению услуги. Низовкина [7] отмечает такие проблемы ОСАГО, как убыточность, мошенничества, снижение доверия к страховым организациям. В работе Новик и Зверева [8] сделан вывод о наличии 4 актуальных проблем ОСАГО: (1) несоответствие страховых выплат реальному уровню причинённого ущерба; (2) рост тарифов; (3) несоблюдение сроков страховых выплат; (4) уклонение страховщиков от оформления страхового полиса. Всё чаще обсуждается возможность изменения ОСАГО в сторону большего учёта факторов, зависящих от водителей. В качестве мер, способных улучшить положение в отрасли называют расширение использования индивидуальных коэффициентов при определении страховой премии, использование телеметрических устройств для оценки манеры вождения [7]. Глухова [9], Абдурахманов [10] указывают, что изменения правил ОСАГО способствуют индивидуализации тарифа для каждого водителя. Однако, следует отметить, что ОСАГО это страхование гражданской ответственности не водителей, а автовладельцев. Изменения, вносимые в правила страхования, все в большей степени ориентируются на учёт характеристик водителей, это, по нашему мнению, свидетельствует о признании того факта, что опыт и манера вождения в большей степени влияют и на вероятность, и на тяжесть последствий ДТП как страхового случая. В связи с наличием проблем убыточности ОСАГО, а также периодически возникающими дискуссиями об использовании обязательного страхования гражданской ответственности водителей, тема исследования представляется актуальной.

Целью настоящего исследования является оценка возможности и последствий применения обязательного страхования гражданской ответственности водителей как самостоятельного вида страхования, так и в дополнение к ОСАГО. В соответствии с обозначенной целью, в исследовании поставлены и решены следующие задачи:

1. Исследованы правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности водителей.
2. Проанализированы возможности и ограничения обязательного страхования гражданской ответственности водителей на микро- и макроуровне.
3. Описан механизм страхования ответственности водителей.
4. Оценены финансовые последствия использования страхования ответственности водителей для отрасли страхования.
5. Перечислены необходимые правовые новации для использования страхования ответственности водителей.

Методика исследования

При исследовании был выполнен анализ правовых основ регулирования гражданской ответственности владельцев источников повышенной опасности, с применением аналогии сформулированы термины обязательного страхования гражданской ответственности водителей. С использованием метода индукции сделаны выводы о влиянии изменения вида страхования на микро- и макроуровнях экономической системы. С применением методов ретроспективного прогнозирования и экономического анализа выполнен расчёт влияния изменений на отрасль страхования.

Правовые аспекты страхования гражданской ответственности водителей

По аналогии с обязательным страхованием гражданской ответственности автовладельцев сформулируем основные положения обязательного страхования гражданской ответственности водителей:

Договор обязательного страхования гражданской ответственности водителей — договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховое возмещение в форме страховой выплаты или путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы). Договор обязательного страхования заключается в порядке и на условиях, которые предусмотрены Федеральным законом, правилами обязательного страхования, и является публичным.

Страховой случай — наступление гражданской ответственности водителя транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховое возмещение.

Законодательством установлены следующие субъекты правовых взаимоотношений в области владения и использования транспортных средств: собственник, владелец и водитель. Собственник — лицо, которому транспортное средство принадлежит на праве собственности. Владелец — собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным

средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании. Водитель — лицо, управляющее транспортным средством¹. Автомобиль, в соответствии со ст. 1079 ГК РФ является источником повышенной опасности, а возмещение вреда источником повышенной опасности той же статьей возложено на владельца, а не на непосредственного причинителя вреда, которым является водитель. Правовые отношения, при которых возмещение вреда осуществляется не причинителем вреда, называются институтом безвиновной ответственности. В соответствии со ст. 1081 ГК РФ, лицо возместившее ущерб, причиненный другим лицом имеет право обратного требования (регресса) к причинителю вреда. Таким образом, водитель, виновный в ДТП, в любом случае несет ответственность за причиненный ущерб, либо как владелец источника повышенной опасности (если он им является), либо рамках регрессного требования. В рамках регресса к водителю могут быть предъявлены требования о компенсации расходов владельца транспортного средства, которые были им понесены в объемах разницы между страховым возмещением и фактическим размером ущерба². Также, водитель при наличии вины обязан компенсировать ущерб владельцу транспортного средства на общих основаниях. В общем виде распределение обязанностей и ответственности между участниками обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев приведено в таблице 1.

Таблица 1

Распределение обязанностей и ответственности субъектов ОСАГО

Субъект	Общие обязанности	Права, обязанности и ответственность при ДТП
Собственник	Передаёт право использования (эксплуатации) транспортного средства владельцу на основании договора аренды, доверенности и пр.	
Владелец (страхователь)	Обязанность застраховать ответственность (ОСАГО). Обеспечивает безопасность дорожного движения в плане соблюдения требований к допуску водителей к управлению транспортным средством, обеспечивает контроль за техническим состоянием транспортного средства.	Возмещает вред, превышающий размеры страхового возмещения по ОСАГО как владелец источника повышенной опасности даже при отсутствии вины. Имеет право регрессного требования на возмещение этой же суммы с непосредственного причинителя вреда — водителя, виновного в ДТП.
Водитель	Соблюдение правил дорожного движения и прочих норм в области дорожного движения.	При наличии вины: Возмещает ущерб за пределами страховых сумм ОСАГО по регрессному требованию владельца транспортного средства как непосредственный причинитель ущерба. Возмещает убытки владельцу транспортного средства.
Страховая компания (страховщик)	Обязанность заключить договор ОСАГО.	Возмещает ущерб потерпевшим в ДТП в пределах страховых сумм по ОСАГО.

Разработано авторами

Таким образом, гражданская ответственность водителя, как возможного непосредственного причинителя вреда, в рамках ОСАГО не застрахована. Особенно уязвимо положение водителя, когда он не является владельцем транспортного средства. В связи с этим, замена обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев на

¹ Ст. 1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

² Ст. 1072 ГК РФ.

обязательное страхование гражданской ответственности водителей выглядит вполне обоснованным решением: во-первых, это позволит сместить акцент ответственности с владельцев источника повышенной опасности на непосредственных причинителей ущерба, а во-вторых, обеспечить страховую защиту водителей, в ситуациях, когда они не являются владельцами транспортного средства. Также это позволит страховым компаниям лучше учитывать страховые риски, так как вероятность наступления страхового случая в большей степени зависит от водителя транспортного средства: его опыта, манеры вождения, характера, нежели от владельца.

Возможности и ограничение страхования гражданской ответственности водителей на микроуровне

Далее рассмотрим влияние решения о замене ОСАГО на обязательное страхование ответственности водителей на микро- и макроуровне.

На микроуровне, с позиции владельцев транспортных средств и водителей (страхователей) возможны следующие варианты:

1. Владельцы транспортных средств — юридические лица. Для этой категории такая замена выгодна, так как убирает расходы на обязательное страхование гражданской ответственности владельца. Вся финансовая нагрузка по страхованию перекладывается на водителей.

2. Домохозяйства, в которых количество водителей равно количеству используемых транспортных средств — замена либо нейтральна, либо выгодна. Выгода достигается в силу того обстоятельства, что при действующих правилах страхования ОСАГО, когда к управлению транспортным средством допущены несколько водителей, тариф страхования рассчитывается исходя из наихудших индивидуальных характеристик водителей, — имеются в виду коэффициенты, учитывающие возраст и стаж водителя и наличие страховых выплат в предыдущие периоды страхования. При страховании гражданской ответственности водителей тариф определяется в отношении каждого из водителей.

3. Домохозяйства, в которых количество допущенных к управлению меньше количества транспортных средств. Для этой категории домохозяйств замена выгодна.

4. Домохозяйства, где водителей больше, чем транспортных средств будут нести дополнительные расходы.

Для страховых компаний открываются создаются предпосылки к лучшему учёту рисков и индивидуализации тарифов страхования, с учётом, прежде всего, тех факторов, которые непосредственно влияют на наступление страховых случаев. Очевидно, что в методике расчёта страховой премии не будут применяться технические характеристики, например, не будет коэффициента мощности. При принятии определенных решений можно будет использовать коэффициент, учитывающий нарушение водителями правил дорожного движения. Разработка конкретного механизма учёта нарушений водителем правил дорожного движения достойна стать темой отдельного исследования, но в рамках настоящей публикации можно обозначить отдельные её элементы:

1. Персональная информация о правонарушениях в области дорожного конкретным водителем, в принципе может быть собрана и получена, однако, она является конфиденциальной. Прямой доступ страховых компаний к этой информации организовать невозможно, поэтому необходимо обеспечить заинтересованность страхователей (водителей) в предоставлении этой информации.

2. Информация может быть предоставлена субъекту персональных данных по его личному запросу в форме обобщенной справки, где будет отражено количество и тяжесть административных правонарушений, к которым был привлечен водитель за год, предшествующий дате запроса. Обязанность по предоставлению услуги в выдаче такой справки возлагается на Министерство внутренних дел, а сама услуга может быть представлена в электронной форме (через сайт Госуслуг), в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуги и в территориальных подразделениях государственной автоинспекции. В справке водителю присваивается класс нарушений ПДД, а уже исходя из присвоенного класса применяется коэффициент учета правонарушений. Вариант правил присвоения класса нарушений и коэффициентов приведен в таблице 2.

Для Государственной автоинспекции, как органа государственной власти, на который возложена обязанность по обеспечению безопасности дорожного движения, предлагаемые инновации представляют дополнительный механизм улучшения деятельности. В настоящее время, в соответствии с действующим регламентом³, замена водительского удостоверения по истечении срока действия, в связи с его утратой или повреждением, осуществляется без подтверждения водительского опыта. Возможны ситуации, когда владелец удостоверения длительное время не имел практики вождения и утратил навыки.

Таблица 2

Вариант правил присвоения класса нарушений и коэффициента учета правонарушений

Условие	Класс	Коэффициент
Неоднократные грубые нарушения ПДД*	3	3
Однократное грубое нарушение ПДД и/или повторяющиеся не грубые нарушения**	2	1,8
Единичные*** негрубые нарушения ПДД	1	1,2
Отсутствие нарушений ПДД	0	0,7

** Неоднократными грубыми нарушениями ПДД считаются 2 и более нарушения, предусмотренных ст. 12.2 пп. 2,4, ст. 12.5 п. 6, ст. 12.8, ст. 12.9 пп. 4,5, ст. 12.10, ст. 12.12 п. 3, ст. 12.15 пп. 4,5, ст. 12.16 п. 3, ст. 12.17 п. 2, ст. 12.24, ст. 12.26, ст. 12.27 пп. 2,3 Кодекса об административных правонарушениях, ст. 264, ст. 264.1 Уголовного кодекса — предусматривающие в качестве наказания лишение права управления транспортным средством. ** Не грубые нарушения ПДД — не предусматривающие в качестве наказания лишение права управления транспортным средством. Повторяющиеся нарушения — 5 и более нарушений за год. *** Единичные не грубые нарушения — 4 и менее нарушений за год. Разработано авторами*

3. При отсутствии справки о нарушениях ПДД присваивается 3 класс нарушений.

Предлагается внести изменение в существующий регламент замены водительского удостоверения по причинам его утраты, повреждения или истечения срока действия. Суть нововведения заключается в том, что водитель при замене водительского удостоверения обязан подтвердить наличие стажа вождения за год, предшествующий замене удостоверения, предоставив информацию о полисе обязательного страхования гражданской ответственности водителя. В противном случае, замена удостоверения должна проводиться только после сдачи экзамена.

³ Приказ МВД России от 20.02.2021 N 80 "Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений".

Возможности и ограничение страхования гражданской ответственности водителей на макроуровне

При оценке изменений на макроуровне будем исходить из следующих предположений:

1. Количество водителей примерно соответствует количеству эксплуатируемых автомобилей. По данным Госавтоинспекции⁴, ежегодно заменяется порядка 4 млн. водительских удостоверений с истекшим сроком, а также впервые выдается 2–2,5 млн удостоверений, что, с учетом срока действия водительского удостоверения равному 10 лет, даёт приблизительную оценку в 60–65 млн водителей. Точной информации о том, сколько в стране водителей нет, так как не все, кто получил удостоверение в России становятся водителями, есть водители с удостоверениями, выданными за пределами России и т. д.
2. Изменение системы страхования ответственности не повлияет на уровень аварийности и тяжесть ущерба — иными словами, не скажется на общей сумме страховых выплат.
3. Учитывая два предыдущих предположения, сделаем допущение, что средняя величина страховой премии останется на прежнем уровне.

Учитывая сделанные предположения, а также оценку последствий замены страхования на микроуровне, можно утверждать, что использование обязательного страхования гражданской ответственности водителей в качестве альтернативы обязательному страхованию гражданской ответственности автовладельцев будет воспринято населением, скорее, негативно, так как однозначно увеличивает финансовую нагрузку на домохозяйства. Во-первых, все договоры, по которым страхователями в настоящее время выступают юридические лица, переходят на физических лиц — водителей. Во-вторых, в домохозяйствах, ситуации, когда количество транспортных средств больше количества водителей характерны для более обеспеченных домохозяйств. Более распространена обратная ситуация: водителей больше чем транспортных средств — характерна для домохозяйств со средним и меньшим достатком. Таким образом, простая замена ОСАГО обязательным страхованием гражданской ответственности водителей, скорее всего, приведет к негативным последствиям для отрасли страхования:

1. уменьшится количество заключённых договоров;
2. увеличится доля транспортных средств, эксплуатируемых водителями, не застраховавшими свою ответственность, так как проверка наличия у водителя полиса обязательного страхования ответственности, с применением исключительно автоматических средств, невозможна;
3. усугубится проблема убыточности страхования.

Механизм страхования ответственности водителей как дополнение к ОСАГО

Если рассматривать страхование гражданской ответственности водителей не как альтернативу ОСАГО, а как его дополнение, то здесь, на наш взгляд, есть перспективы. При этом мы исходим из следующих соображений:

⁴ Госавтоинспекция разъясняет порядок обмена национальных водительских удостоверений // Материалы сайта МВД Российской Федерации. — URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/20589400/> — 2020. — 10 июля.

Объектом страхования выступает гражданская ответственность водителя транспортного средства. Иницирующее событие страхового случая, — причинение ущерба в ДТП — такое же как при обязательном страховании гражданской ответственности автовладельца. Следовательно, необходимо установить очередность вовлечения различных источников в процесс погашения ущерба. В таблице 3 предлагается последовательность использования источников при возмещении ущерба в ДТП.

Таблица 3

Последовательность использования источников при возмещении ущерба в ДТП

№	Источник	Предельная сумма
1	Водитель — безусловная франшиза по обязательному страхованию гражданской ответственности водителей	25 тысяч рублей, в совокупности
2	Страховщик по договору обязательного страхования гражданской ответственности водителя	100 тысяч рублей, в совокупности
3	Страховщик по договору обязательного страхования гражданской ответственности автовладельца	до 400 тысяч рублей при причинении вреда имуществу, до 500 тысяч рублей при причинении вреда жизни и здоровью
4	Солидарная ответственность владельца транспортного средства и водителя	Фактический ущерб в ДТП

Разработана авторами

Данная схема позволит сместить акцент в возмещении ущерба с владельца источника повышенной опасности на водителя — непосредственного причинителя вреда, а использование безусловной франшизы в правилах страхования является фактором, дополнительно дисциплинирующим водителей, мотивирующим к безаварийному вождению.

Размер страховой премии должен находиться в границах от 1000 до 4000 рублей. Ширина диапазона обусловлена применением индивидуальных коэффициентов, учитывающих возраст, стаж, наличие страховых выплат в предыдущих периодах и нарушение правил дорожного движения конкретным водителем. Учитывая меньшее страховое покрытие, сумма страховой премии должна быть меньше, чем страховая премия ОСАГО. Более точное обоснование страховых тарифов можно осуществить в форме актуарных расчётов, по данным о выплатах, которые есть в распоряжении РСА, но, к сожалению, отсутствуют в открытом доступе.

Водители обязаны страховать свою ответственность в случаях, когда управляют автомобилем, владельцем которого не являются. Наиболее типичные случаи: при работе по найму и каршеринг. Если водитель управляет автомобилем, владельцем которого он является, то его гражданская ответственность должна быть застрахована по договору ОСАГО.

Оценка финансовых последствий для отрасли страхования

Финансовые последствия для отрасли обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев и водителей можно проиллюстрировать следующей моделью. Предположим, что распределение количества страховых случаев в зависимости от размера страхового возмещения соответствует нормальному. В таблице 4 приведено распределение общих сумм страховых выплат в зависимости от величины страхового возмещения. В 2020 году все 135,9 млрд рублей страховых выплат осуществляются из страховых премий по ОСАГО. Предложение по использованию франшизы и обязательного страхования гражданской ответственности водителей позволит распределить эти выплаты следующим образом:

39,6 млрд руб. возмещение ущерба водителями в рамках безусловной франшизы в размере 25 тыс. руб. для каждого страхового случая.

62,6 млрд руб. — возмещение ущерба в размере до 100 тыс. руб. по программе обязательного страхования гражданской ответственности водителей

33,7 млрд руб. — возмещение по ОСАГО.

Таблица 4

Распределение источников страхового возмещения⁵

Интервал выплат, тыс. руб.	Страховых случаев, шт.	Сумма выплат, млн руб.,			
		всего	франшиза	страхование водителей	ОСАГО
0–25	527 262	6 591	6 591		
25–50	378 715	14 202	9 468	4 734	
50–75	271 453	16 966	6 786	10 179	
75–100	194 165	16 989	4 854	12 135	
100–125	138 594	15 592	3 465	10 395	1 732
125–150	98 722	13 574	2 468	7 404	3 702
150–175	70 175	11 403	1 754	5 263	4 386
175–200	49 779	9 334	1 244	3 733	4 356
200–225	35 237	7 488	881	2 643	3 964
225–250	24 892	5 912	622	1 867	3 423
250–275	17 547	4 606	439	1 316	2 851
275–300	12 344	3 549	309	926	2 314
300–325	8 666	2 708	217	650	1 841
325–350	6 071	2 049	152	455	1 442
350–375	4 244	1 538	106	318	1 114
375–400	2 961	1 147	74	222	851
400–425	2 061	850	52	155	644
425–450	1 432	627	36	107	483
450–475	993	459	25	74	360
475–500	687	335	17	52	266
ИТОГО	1 846 000	135 919	39 559	62 629	33 731

Рассчитаем размеры средних страховых премий по обязательному страхованию гражданской ответственности водителей и ОСАГО. Для этого будем предполагать, что количество договоров ОСАГО сохранится на уровне 2020 года, количество водителей примерно соответствует количеству эксплуатируемых автомобилей, доходность обязательного страхования гражданской ответственности водителей для страховых компаний должна примерно соответствовать доходности ОСАГО и для каждого из этих видов страхования его маржинальность, рассчитанная по формуле (1) составляет 100 %. Расчёт приведен в таблице 5.

$$\frac{\text{Страховые премии} - \text{Страховые выплаты}}{\text{Страховые выплаты}} \times 100 \% \quad (1)$$

Таблица 5

Расчёт средних страховых премий

Показатель	Обязательное страхование гражданской ответственности водителей	ОСАГО
Страховые суммы, млн руб.	62 629	33 731
Маржинальность	100 %	100 %
Страховые премии, млн руб.	125 258	67 462
Количество страхователей, млн	63	41
Средняя страховая премия, рублей	1 988	1 645

Разработана авторами

⁵ Рассчитано авторами на основании Годового отчёта РСА // Материалы официального сайта Российского союза автостраховщиков. — URL: https://autoins.ru/upload/reports/AReport_RAMI_2020.pdf.

Как видно из таблицы 5, средняя страховая премия по обязательному страхованию гражданской ответственности водителей составляет 2,0 тыс. рублей, что соответствует ранее обоснованному диапазону страховых тарифов от 1 до 4 тыс. руб. Средняя страховая премия по ОСАГО может быть снижена с сегодняшних 5,5 тыс. руб. до 1,6 тыс. руб. При этом маржинальность ОСАГО и обязательного страхования гражданской ответственности водителей составляет 100 %, что чуть меньше аналогичного показателя для страхования жизни и превышает маржинальность ОСАГО в 2020 году. Указанные финансовые результаты достигаются за счёт:

1. Применения безусловной франшизы в размере 25 тыс. руб.
2. Расширения круга страхователей и перераспределения источников страховых выплат между видами страхования.

Правовые новации для страхования гражданской ответственности водителей

Для достижения заявленных результатов требуется разработка следующих нормативных актов:

1. Закон об обязательном страховании гражданской ответственности водителей.
2. Правила обязательного страхования гражданской ответственности водителей.
3. Указание о страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности водителей.

Потребуется переработка следующих нормативных актов:

1. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
2. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. N 431-П "О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
3. Указание Банка России от 28 июля 2020 г. N 5515-У "О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
4. Введение статей в Кодекс об административных правонарушениях, устанавливающих административную ответственность для водителей, управляющих транспортным средством без заключения договора об обязательном страховании гражданской ответственности водителей, а также для индивидуальных предпринимателей и должностных лиц организаций, осуществивших допуск указанных водителей к управлению транспортными средствами, владельцами которых являются индивидуальные предприниматели и организации.
5. Введение дополнения в Правила Дорожного Движения, предусматривающего обязанность водителей иметь при управлении транспортным средством полис обязательного страхования гражданской ответственности водителей.

Выводы

1. Проанализированы взаимоотношения, регулируемые законом об ОСАГО. Доказано, что водительская гражданская ответственность, особенно когда он не является собственником

транспортного средства, не регулируется законодательством. Обосновано, что использование страхования гражданской ответственности водителей позволит, во-первых, снизить риски финансовых потерь для водителей, а во-вторых, перераспределит расходы на страхование гражданской ответственности между водителями и собственниками источника повышенной опасности в сторону непосредственных причинителей вреда.

2. Сделано предположение, что использование обязательного страхования гражданской ответственности водителей отвечает интересам юридических лиц — владельцев автотранспорта, так как снижает их расходы на страхование. Для домохозяйств выгода от замены неоднозначна и зависит от соотношения количества водителей и транспортных средств в нем. Страховые компании получают возможность устанавливать размер страховой премии в зависимости от индивидуальных характеристик водителя, которые в большей степени связаны с вероятностью наступления страхового случая, чем характеристики транспортного средства.

3. На основании оценки влияния обязательного страхования гражданской ответственности водителей на микроуровне, сделан вывод о том, что он не сможет заменить ОСАГО, и, скорее всего приведет к усугублению существующих проблем: эксплуатации транспортных средств без заключения страхового договора и росту убыточности этого вида страхования.

4. Применение страхования гражданской ответственности водителей в дополнение к существующему обязательному страхованию гражданской ответственности автовладельцев, напротив, может способствовать снижению стоимости страхования и мотивировать водителей к безаварийному вождению.

5. Ретроспективный прогноз, выполненный по данным Российского Союза Автостраховщиков за 2020 год показывает, что использование предложенных изменений позволило бы сократить объем страховых выплат 39,6 млрд руб., или на 29,1 % за счёт франшизы, а оставшуюся сумму распределить между страхованием гражданской ответственности водителей (62,6 млрд руб., 65 %) и автовладельцев (33,7 млрд руб., 35 %).

6. Сочетание двух видов страхования, а также использование безусловной франшизы, обеспечивает маржинальность страхования на уровне 100 %, что сопоставимо со страхованием жизни, даже при условии снижения страховой премии до уровня 1600–2000 рублей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мамаева, М.Д. Убыточность рынка ОСАГО и мероприятия по его стабилизации / М.Д. Мамаева, Ю.Е. Клишина // Финансы и учетная политика. — 2019. — № 4(8). — С. 15–18. — EDN UCCQVF.
2. Тарасов, Е.А. Идентификация случаев мошенничества по ОСАГО при расследовании ДТП / Е.А. Тарасов, Е.В. Тарасова // Воронежский научно-технический Вестник. — 2022. — Т. 1. — № 1(39). — С. 77–80. — DOI 10.34220/2311-8873-2022-77-80. — EDN QEZOUQ.
3. Тиковенко, Д.В. Актуальные проблемы при заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) / Д.В. Тиковенко, Н.Н. Костюк // Вестник науки. — 2021. — Т. 2. — № 12(45). — С. 115–119. — EDN VXXSEL.
4. Яровой, А.В. ОСАГО и передовые технологии: актуальные проблемы и варианты разрешения / А.В. Яровой, А.Д. Филимонов // Искусство правождения. — 2022. — № 3(3). — С. 22–30. — EDN KPQPXU.

5. Скворцова, А.С. Актуальные проблемы ОСАГО / А.С. Скворцова // Тенденции развития науки и образования. — 2021. — № 69–3. — С. 64–67. — DOI 10.18411/lj-01-2021-102. — EDN ZTTZGH.
6. Тимофеев, А.И. Теоретические и институциональные особенности отношений обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев в России / А.И. Тимофеев // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019"): труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта», Воронеж, 23 января 2019 года. — Воронеж: филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования "Ростовский государственный университет путей сообщения" в г. Воронеж, 2019. — С. 149–162. — EDN QYAVZF.
7. Низовкина, Ю.В. Актуальные проблемы ОСАГО и способы их решения / Ю.В. Низовкина // Форум молодых ученых. — 2022. — № 2(66). — С. 93–100. — EDN IEOOKQ.
8. Новик, Е.С. Проблемы развития рынка ОСАГО в России на современном этапе / Е.С. Новик, А.В. Зверев // Актуальные научные исследования в современном мире. — 2021. — № 9–1(77). — С. 137–141. — EDN UPUKFE.
9. Глухова, Т.А. Реформа в ОСАГО: причины и перспективы / Т.А. Глухова, О.Н. Сусякова // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. — 2018. — № 8(34). — С. 83–88. — EDN VTRTJE.
10. Абдурахманов, Р.Р. Анализ изменений правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в 2020 году / Р.Р. Абдурахманов // NovaUm.Ru. — 2021. — № 30. — С. 62–63. — EDN NOCTPF.

Timofeyev Alexei Ivanovich

Rostov Transport State University
Voronezh branch, Voronezh, Russia
E-mail: atim1987@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1313-3649>

RSCI: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=701760

Lukin Oleg Anatoly'evich

Rostov Transport State University
Voronezh branch, Voronezh, Russia
E-mail: ollukin@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3582-1178>

RSCI: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=701292

Loginov Alexandr Vladimirovich

Rostov Transport State University
Voronezh branch, Voronezh, Russia
E-mail: aivan1979@mail.ru

Drivers' civil responsibility compulsory insurance outlook

Abstract. Article provides a variant of car owners' compulsory insurance change, which use compulsory insurance of drivers' civil responsibility. Basic terms of compulsory insurance of drivers' civil responsibility are determined. The subjects' of car owners' civil responsibility compulsory insurance roles are analyzed. The forecast about insurance type change influence at micro- and macro-level is developed. It is proved, that simple insurance's type change is impracticable. There is proposed a variant of drivers' civil responsibility compulsory insurance usage in addition to actual car owners' civil responsibility compulsory insurance, which should shift the focus in damage compensation from source of increased danger owner to the harm-doer. It is supposed, that car owners' compulsory insurance financial burden caused by damage compensations will reduce, insurance tariffs should be lessen too, and in spite of this, profitability of this type of insurance should stay the same or even rise. Average drivers' and car owners' insurance premiums when used together are calculated. Organizational and legal actions to realize the suggested variant are listed.

Keywords: civil responsibility; sources of insurance compensation; car owners' civil responsibility compulsory insurance; insurance rules; insurance premiums; damage compensations; financial consequences