

ОСЦПВВНТЗ в Україні: тенденції та прогнози



Вадим ЗАГРЕБНОЙ,
заступник Генерального директора МТСБУ

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є важливим елементом соціального захисту громадянина, адже захищає майнові інтереси та компенсує збитки щодо життя та здоров'я.

Згідно із законодавством України збиток, завданий транспортним засобом водія, що застрахував свою відповідальність, компенсується страховою компанією, яка видала поліс. За рахунок коштів Фонду захисту потерпілих Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) відшкодовується збиток, завданий, зокрема, невстановленим чи викраденим транспортним засобом; автомобілем, власник якого не застрахував свою відповідальність чи відноситься до пільгової категорії (учасники бойових дій, інваліди війни, інваліди І групи, особи, що керують транспортним засобом, який належить інваліду, в його присутності).

За експертними оцінками, отриманими з різних джерел, кількість забезпечених транспортних засобів в Україні постійно збільшується і вже становить більше 86% (таблиця 1). За підсумками 2012 року очікується, що кількість забезпечених транспортних засобів сягне 88%, а у 2013 році за експертними оцінками збільшиться до 91%.

У таблиці 2 наведена динаміка та прогноз кількості договорів ОСЦПВВНТЗ в Україні протягом 2008–2013 рр. Найбільша динаміка – 15% в 2010 р. обумовлена укладанням короткострокових договорів. У подальші роки ріст кількості укладених договорів співпадає з рівнем забезпеченості наземних транспортних засобів (див. таблицю 1).

Незначне відхилення в бік зростання динаміки кількості договорів страхування порівняно з динамікою рівня забезпеченості транспортних засобів пояснюється тим, що договори автоцивільної відповідальності укладаються також іноземцями, що мандрують Україною та не мають сертифікатів «Зелена картка», та нашими співвітчизниками на час реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів.

Згадані вище фактори, а також збільшення кількості довгострокових договорів страхування (до речі, у останні роки річні договори становлять біля 80% від всіх укладених) суттєво впливають на ємність ринку, яка з року в рік збільшується.

Динаміка та прогноз нарахованих страхових премій відрізняються від кількості договорів страхування. Суттєво відрізняються показники 2010–2011 рр. Це пов'язано з тим, що в цей період було збільшено ціни та ліміти відповідальності за заподіяну шкоду майну та здоров'ю (таблиця 3).

За підсумками провадження обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності у 2012 та 2013 роках також очікується збільшення цього показника в межах 4%. Але збільшення ємності ринку залежатиме від багатьох аспектів, серед яких основними є посилення контролю з боку ДАІ та якість страхового сервісу.

Невід'ємною складовою якості страхування є строки врегулювання страхових випадків. Цей показник є одним із найважливіших для постраждалих, як і якість врегулювання страхових подій.

На жаль, впродовж останніх декількох років намітилася та зберігається негативна тенденція – лише близько 37% вимог потерпілих врегулюються до 90 днів,

Таблиця 1. Рівень забезпеченості наземних транспортних засобів в 2005–2012 рр.

Рік	Рівень забезпечення, %	Динаміка, %
2005	35,5	
2006	43,7	8
2007	54,7	11
2008	68,4	13
2009	70,5	2
2010	83,2	12
2011	86,3	3
2012 (прогноз)	≈ 88,0	≈ 1
2013 (прогноз)	≈ 91,0	≈ 3

Таблиця 2. Динаміка та прогноз кількості договорів страхування

Рік	Кількість договорів, що розпочали дію, тис. шт.	Динаміка, %
2008	6 506,0	
2009	7 096,7	9
2010	8 185,2	15
2011	8 430,0	3
2012 (прогноз)	8 598,5	≈ 2
2013 (прогноз)	8 857,1	≈ 3

Таблиця 3. Динаміка та прогноз нарахованих страхових премій

Рік	Сума нарахованих премій, тис. грн.	Динаміка, %
2008	1 254 564,45	
2009	1 350 250,91	8
2010	1 748 362,88	29
2011	2 323 235,54	33

27% – від 90 до 150 днів, а 36% – від 150 днів і більше.

Причин такого стану справ декілька.

Одна із суттєвих причин полягає у недосконалому усталеному процесу врегулювання. На підставі рішень суду, які фактично дублюють складені представниками ДАІ звіти, врегулюються понад 90% всіх справ за результатами ДТП (в європейських країнах – не більше 5%). А враховуючи те, що в Україні щорічно відбувається майже 200 тис. ДТП, суди перевантажені. Отже, рішення доводиться чекати досить довго. Така процедура суттєво збільшує строки врегулювання та посилює негативне відношення до страхування з боку страхувальників та постраждалих у ДТП.

Не потрібно проводити глибокий аналіз, щоб зрозуміти, що проблема полягає не тільки у врегулюванні страхових подій, а й самі страховики подекуди грішать затягуванням строків виплат. Причина цього – у меті та стратегії роботи таких страховиків на ринку. Для певних учасників ринку пріоритетним є отримання страхового платежу у будь-який спосіб: за рахунок демпінгу, виплати надмірних агентських комісійних, недобросовісної конкуренції тощо.

Виходячи з проведеного аналізу, стає зрозуміло, що система «бонус-малус» не працює належним чином. За даними Централізованої бази даних МТСБУ, при укладанні внутрішніх договорів страхування отримали «малус» (збільшення страхового платежу) лише 0,003% страхувальників, а «бонус» (зменшення страхового платежу) – 98,8%. При цьому більше 80% договорів укладається з нульовою франшизою.

Ведення агресивної політики захоплення ринку за допомогою надання неправомірних знижок страхувальникам та завищених агентських комісійних передбачає наявність запасу фінансової міцності, який би забезпечив виконання всіх взятих на себе зобов'язань. Якщо його немає, то страховика неминуче очікує падіння платоспроможності та фінансової стійкості, незбалансованість активів та їх структури, а згодом і фактичне банкрутство.

Погіршення фінансового стану ряду компаній не примусило себе довго чекати. Впродовж останніх 2–3 років на ринку вже відбулися резонансні банкрутства страховиків, які мали право на провадження автоцивільної відповідальності за внутрішніми та міжнародними договорами. Більше того, і зараз фінансовий стан деяких страховиків викликає серйозні побоювання. Це чітко видно за результатами моніторингу фінансових показників страховиків – членів МТСБУ.

Вперше з початку 2012 року почала офіційно оприлюднюватися інформація стосовно фінансових показників (таблиця 4) та якості врегулювання на офіційному сайті МТСБУ та у засобах масової інформації.

Причини такого стану справ криються, насамперед, у некомпетентності деяких топ-менеджерів, що йдуть на невиправданий ризик, та неадекватності заходів впливу у відношенні до страховиків, які порушують

Таблиця 4. Розподіл страховиків – членів МТСБУ за групами ризику на основі проведених розрахунків фінансових показників (кількість страховиків)

Період	1-ша (стійка) – фінансові показники знаходяться на високому рівні	2-га (задовільна) – відсутні серйозні проблеми, фінансові показники знаходяться на середньому рівні	3-тя (гранична) – фінансовий стан викликає побоювання, фінансові показники знаходяться на рівні, значно нижчому за середній	4-та (незадовільна) – вважається неприпустимою, фінансовий стан є дуже нестабільним
2011	16	53	12	2
I кв. 2012 р.	17	48	14	4
II кв. 2012 р.	17	41	22	4

умови здійснення автоцивільної відповідальності.

Незважаючи на труднощі у розвитку автоцивільної відповідальності, за час дії Закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (з 2005 року) сума здійснених страхових відшкодувань за внутрішніми договорами страхування та регламентних виплат наближується до 4 млрд грн., а врегульовано майже 500 тис. вимог постраждалих у ДТП.

За очікуваннями МТСБУ, у 2012 році сума страхових відшкодувань за внутрішніми договорами збільшиться на 23% порівняно з аналогічним показником 2011 року.

Хоча світова економіка переживає сьогодні нелегкі часи, що також впливає на фінансовий ринок України, є досить позитивна динаміка страхового відшкодування (таблиця 5).

Таблиця 5. Динаміка страхового відшкодування

Рік	Нарахована сума страхового відшкодування, тис. грн.	Приріст, %
2008	386 550,60	
2009	606 332,79	57
2010	707 911,21	17
2011	868 254,79	23

За підсумками 2012 року структура страхового відшкодування залишиться без змін: 98% – відшкодування за шкоду, нанесену майну постраждалих у ДТП, та лише 2% – відшкодування за шкоду, нанесену життю та здоров'ю.

Зміни структури страхового відшкодування ми побачимо вже у наступному 2013 році – очікується суттєве збільшення розміру відшкодування шкоди, нанесеної життю і здоров'ю. Це обумовлено набранням чинності 5 лютого 2013 року відповідних норм Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». За договорами ОСЦПВВНТЗ, укладеними після 5 лютого 2013 року, постраждалим у ДТП гарантовано мінімальний розмір відшкодування, незважаючи на наявність підтверджуючих витрати документів (зараз відшкодування шкоди, нанесеної життю та здоров'ю,

здійснюється на підставі документально підтверджених обґрунтованих витрат на лікування постраждалого).

Норми згаданого Закону забезпечать і інші необхідні ринку позитивні зрушення в розвитку автоцивільної відповідальності:

- підвищення якості та зменшення строків врегулювання страхових випадків;
- капіталізацію страховиків та фінансову можливість кожного страховика виконувати свої зобов'язання за договорами страхування автоцивільної відповідальності;
- функціонування механізмів протидії недобросовісній конкуренції, насамперед, ціновому демпінгу та використанню необґрунтованих агентських комісій.

Але щоб всі ці прогресивні норми зазначеного Закону могли реалізуватися повністю, їх потрібно підтримувати іншими ініціативами.

Першочерговими кроками, спрямованими на удосконалення провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, в нашій країні повинні стати:

1) удосконалення страхового моніторингу та системного аналізу активів страховиків – членів МТСБУ, підвищення вимог до якості активів;

2) запровадження ефективного функціонування єдиного реєстру страхових агентів, що укладають договори автоцивільної відповідальності;

3) здійснення можливості врегулювання вимог без залучення судових органів при відсутності тілесних пошкоджень та спірних питань щодо обставин ДТП та практичних кроків щодо впровадження концепції прямого врегулювання в Україні;

4) усунення причин, що стримують застосування учасниками ДТП європротоколу;

5) забезпечення ефективного функціонування системи «бонус-малус» шляхом створення реєстру водіїв за всіма ДТП. Система «бонус-малус» повинна стати єдиною у застосуванні всіма страховиками, а водії-порушники повинні усвідомити, що будуть платити за порушення правил дорожнього руху не тільки штрафи, але і суттєво збільшений страховий платіж при укладанні договору автоцивільної відповідальності.