

СТАНОВЛЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

О. М. ТАТАРИНЧИК, Г. Н. ШКУРКО, Т. А. ВЕРЕЗУБОВА

The article is about the essence of compulsory motor third party liability insurance for the Republic of Belarus. The authors tried to tell you about different problems in practice of this kind of insurance in our country. They offered to take some measures for improving of compulsory motor third party liability insurance because of its great economic and social importance

Ключевые слова: гражданская ответственность, ущерб, выплата, оценка

Введение в Республике Беларусь с июля 1999 г. обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств поставило страну на одну ступень с развитыми государствами и обеспечило вступление страны в международную систему «Зеленая карта». Однако практика проведения этого вида страхования выявила ряд проблем:

- недостаточно эффективное нормативное регулирование порядка и условий проведения страхования автогражданской ответственности;
- процедура оценки причиненного вреда и проведения выплаты возмещения требует от потерпевшего значительных затрат времени, в том числе в связи с зависимостью потерпевшего от степени ответственности виновного лица и его страховой культуры;
- недостаточное развитие инфраструктуры страхового рынка, системы аварийного комиссарства, несовершенство системы определения размеров вреда и порядка выплаты возмещения. Например, официально установленный нормо-час намного ниже, чем действующий на станциях технического обслуживания [2];
- осуществление этого вида страхования только государственными компаниями ведет к его превращению из механизма защиты в финансовый ресурс государства [1, с.11];
- недостаточный размер лимита ответственности по имуществу, жизни или здоровью, отсутствие зависимости размера страхового взноса от интенсивности езды, стажа водителя;
- низкая платежеспособность населения, тяжелое финансовое положение предприятий.

Чтобы усовершенствовать технологию данного вида страхования необходимо: выработать единый механизм урегулирования убытков, четко определить обязанности субъектов страхования, разработать инструкцию о деятельности аварийных комиссаров, создать инфраструктуру страхования; помещать на оборотной стороне полиса телефоны оперативных центров, работающих круглосуточно, выдавать памятки с разъяснением основных действий при наступлении ДТП. Нужно предусмотреть надбавку к тарифу при заключении договора на новый срок, иные административные меры при неисполнении виновным лицом обязанностей по участию в рассмотрении страхового случая; осуществлять выплату возмещения путем безналичных расчетов согласно фактическим затратам на ремонт, повысить среднеарифметическую стоимость нормо-часа работ по восстановлению транспортных средств, повышать лимиты ответственности и сделать возможным приобретение полисов не на определенный срок, а на размер предполагаемого пробега, а также установить льготное налогообложение на доходы от инвестиционной деятельности. Необходимо сделать возможным получение лицензии на осуществление данного вида страхования всеми компаниями.

Несмотря на ряд недостатков этого вида страхования, он все же успешно развивается. Принятие предложенных мер позволит повысить эффективность системы страхования и создать надежный механизм возмещения вреда, полученного в результате ДТП.

Литература

1. Отчетные данные Главного управления страхового надзора при Министерстве Финансов Республики Беларусь о деятельности страховых организаций за первое полугодие 2005 года // Страхование в Беларуси–2005.–№8–С. 8–12.
2. Приказ Белорусского бюро по транспортному страхованию от 25.05.04 г. № 25-ОД «Об утверждении среднеарифметической стоимости одного нормо-часа работ по восстановлению транспортных средств для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств».