



*Либерализация тарифов по ОСАГО – это управляемая конкуренция между страховыми компаниями, способствующая улучшению экономики ОСАГО. Именно страховые компании должны быть ответственны за установление размера тарифа, как это происходит сегодня в большинстве цивилизованных стран. Речь, прежде всего, идет о внедрении индивидуального подхода к тарификации, который будет учитывать, как на дороге на протяжении «автомобильной» жизни ведет себя водитель.*

Любое нарушение ПДД – это угроза, фактор, провоцирующий аварии и усиливающий их последствия. И оно должно учитываться при расчете тарифа. Подчеркну, любое нарушение, даже самое незначительное, хотя незначительных здесь быть не должно. Например, водители, обладающие «нетерпеливой» манерой вождения (говорят, что их к этому провоцируют пробки и нерасторопные водители) часто «играют в шашечки», которые маскируют под маневр перестроения. Поймать лихача на этом и оштрафовать – очень сложно, но до первого ДТП, коих сегодня по данной причине происходит достаточное количество. Поэтому культуру его вождения надо менять. Одним из таких инструментов станет привязка стоимости полиса ОСАГО к нарушениям ПДД. И чем больше таких нарушений, тем выше должна быть его стоимость. Предлагаемый годовой «накопительный период», позволяющий безнаказанно совершить 3-4 нарушения – недопустим. Проехал на красный свет – доплати к полису 500 рублей, проехал два раза – доплати еще 500 рублей. Нарушил 4 раза – получи коэффициент, увеличивающий стоимость полиса ОСАГО в несколько раз.

Достаточно спорным является установка телематического оборудования, которое отслеживает стиль вождения. Здесь много разных нюансов: кто платит за его установку и абонентское обслуживание (400-500 рублей в месяц), как определить, какой водитель сел за руль оборудованного автомобиля, сколько времени нужно на оценку манеры вождения и кто будет отвечать за эту оценку, как сильно она может повлиять на размер тарифа? Эта практика сама по себе неплоха, но в ситуации с тарификацией по ОСАГО ее как основополагающую пока рассматривать преждевременно.

Установление управляемой конкуренции между страховщиками подразумевает также расширение перечня факторов риска, которые используются для расчетов, и приведение их к единообразию. К их выбору важно подойти осознанно, предварительно проанализировав накопленную информацию. На это нужно время, если начать сейчас, думаю, потребуется не менее полугода, чтобы получить валидные данные.

Преобразования необходимы и в отношении коэффициентов территорий. Если либерализация пойдет по пути расширения риск-факторов, подход к образованию КТ необходимо изменить, но не отменять, так как в стране есть регионы с объективно большой аварийной статистикой (вне страхового мошенничества). А значит, и там риск наступления страхового случая выше, чем в иных регионах.

Что касается зависимости стоимости полиса от мощности двигателя автомобиля, то здесь привязки быть не должно. В аварию с равной долей вероятности может попасть как маломощное транспортное средство, так автомобиль с большим числом «лошадей» под капотом. То же можно сказать и о степени наносимого ущерба. Важно то, как водитель управляет транспортным средством.

Некорректно также увеличивать лимиты покрытия. Отрасль борется за снижение убыточности, 2 миллиона рублей потенциальных выплат спровоцируют серьезную волну мошенничества. На сегодня средняя выплата по ОСАГО не превышает 80 тысяч рублей, даже с учетом деятельности «криминальных автоюристов», лимит в 400 тысяч рублей покрывает почти все убытки. Автовладельцы, желающие застраховать автогражданскую ответственность на большую сумму, пользуются добровольным страхованием ответственности. И их не много, как и водителей, предпочитающих застраховаться на срок больше года. Во-первых, не каждый будет готов одновременно заплатить за 2 или три полиса ОСАГО, а во-вторых, будет достаточно сложно установить справедливую стоимость полиса, которая потребует введение повышающих коэффициентов «на будущее»: на случай роста инфляции, на случай ухудшения общеэкономической обстановки, на случай изменения стоимости ремонта и т.п. Тарифная политика должна быть прозрачной и справедливой. Как для водителей, так и для страховых компаний. Именно поэтому роль регулятора должна быть минимизирована.

Таким образом, либерализация – это повышение стоимости ОСАГО для избранных «лихачей» и ее снижение для добропорядочных водителей. С учетом множества факторов, которые необходимо учесть при ее реализации, переход на свободные тарифы возможен не ранее, чем через год, однако подготовку к этому этапу модернизации системы ОСАГО необходимо начать уже сейчас.

Источники: Википедия страхования, 10.08.2017