

Государственная Дума сейчас рассматривает новый законопроект по реформированию тарифов ОСАГО. Если его утвердят в осеннюю сессию, изменения могут вступить в силу с 2020 года. По замыслу инициаторов реформы, ОСАГО должно стать более персонализированным. Что же конкретно изменится и как это повлияет на тарифы?

Зачем нужна реформа

Цель законопроекта в том, чтобы ценообразование на рынке ОСАГО стало более справедливым и учитывало действительно влияющие на аварийность факторы. Сейчас же, как отмечают эксперты, страховые компании не могут учесть в тарифе то, насколько аккуратно ездит водитель. Вместо этого на тарифообразование влияют характеристики, никак не влияющие на уровень риска – мощность двигателя и территориальный коэффициент.

«Автовладельцы с рискованной манерой вождения по определению должны платить больше, — уверен генеральный директор компании «Автоинжиниринг» Герман Инденбаум. — Сейчас получается, что аккуратный водитель платит страховщику часть денег за себя, часть за неаккуратного водителя, еще за мошенника, за автоюриста и так далее. На мой взгляд нагрузка на аккуратного и законопослушного страхователя должна снижаться. Введение индивидуальных показателей должно помочь в этом, потому как они куда важнее территориального коэффициента и уж тем более — мощности двигателя автомобиля».

Пока же водители не могут получить индивидуальный тариф, коэффициент «бонус-малус», определяющий цену по количеству обращений водителя в страховую компанию, недостаточно справляется с этой задачей, отмечают эксперты. При успешной реформе ОСАГО малозначимые факторы перестанут учитываться при расчете стоимости полиса.

При этом главное нововведение заключается в том, что стоимость ОСАГО для каждого конкретного водителя в случае принятия законопроекта будет зависеть от его собственных данных. При расчете цены страховые компании станут учитывать манеру вождения и количество грубых нарушений ПДД. В результате у автовладельцев должен появиться стимул не нарушать правила.

Реформа ОСАГО также предполагает увеличение сумма выплат за ущерб жизни и здоровью — с 500 тысяч до 2 миллионов рублей. Ожидается, что это уравнивает в правах пострадавших в авариях на своем автомобиле с пострадавшими в общественном транспорте.

Какие факторы планируют учитывать при расчете ОСАГО

Что касается правил, то страховщики начнут обращать внимание на такие нарушения, как проезд на красный свет, выезд на встречную полосу, превышение скорости более чем на 60 км/ч, езда в нетрезвом виде. В таком случае водителям, совершающим подобные нарушения, придется платить за полис больше.

При расчете тарифа могут начать учитываться и характеристика вождения — резкость торможения, ускорения, перестроения, а также частота и длительность использования автомобиля. Эти показатели будут определяться при помощи телематических устройств. Однако у экспертов этот пункт пока вызывает сомнения. В частности, остается открытым вопрос, за чей счет должно быть установлено оборудование. Также есть предположение, что лихачи просто откажутся ставить на свои автомобили телематику.

На эти вопросы депутатам ещё предстоит найти ответы.

Как будут формироваться персональные тарифы

Чтобы позволить страховщикам на основе новых факторов устанавливать персонализированные цены, будет расширен тарифный коридор. Предлагается расширить его на 40% вверх и вниз с 1 января 2020 года, а с 1 октября 2020 года – еще на 30%. Раньше звучали опасения, что это может «развязать руки» страховщикам, и они начнут повышать цены. Однако, как показала практика, этого произойти не должно. По итогам реализации первого этапа реформы ОСАГО, начавшегося в январе текущего года, цены снизились.

«Страховой сектор показал, что может цивилизованно подходить к более свободным тарифам, — считает президент Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юргенс. — По нашим данным, за первые 6 месяцев этого года после начала первого этапа реформы средняя цена за полис по стране снизилась на 5,6%. Мы зафиксировали снижение средней стоимости в 81 регионе, в которых проживает 97,7% всех водителей. Это хорошая динамика, а после следующего этапа изменений она станет еще лучше.

Аккуратных водителей у нас в стране большинство, и они станут платить меньше, потому что раньше им приходилось доплачивать за автовладельцев, часто попадающих в ДТП».

С чего началась реформа

Обсуждение законопроекта по реформе ОСАГО велось с сентября 2016 года. За несколько лет обсуждений закон подвергся серьезным корректировкам.

Первый этап реформы тарифообразования ОСАГО стартовал в январе 2019 года. Тогда тарифный коридор был расширен на 20% вверх и вниз. Коэффициент «возраст-стаж» стал включать 58 позиций вместо четырех. Это привело к тому, что водители старше 59 лет и с опытом более трех лет получили возможность снижения стоимости ОСАГО. Для молодых водителей со стажем менее 3 лет тариф был наоборот повышен. Еще был изменен порядок присвоения коэффициента «бонус-малус» (КБМ). С апреля при наличии нескольких КБМ за автовладельцем закрепился один — самый низкий из них, и он больше не будет «сгорать» даже в случае перерыва в вождении.

А что дальше

Прежде, чем принять реформу, еще предстоит ответить на ряд вопросов — какую конфигурацию будут иметь финальные поправки в закон, какие нарушения считать «грубыми», кто будет оплачивать установку оборудования для отслеживания манеры езды водителя и так далее. Но если реформа состоится, новые подходы должны привести к справедливому ценообразованию на рынке ОСАГО. Каждый будет платить за себя: хороший водитель — меньше, плохой — больше. А в условиях рыночных отношений, когда компании будут вынуждены конкурировать за хороших клиентов, средние цены будут дополнительно снижаться.

Источник: Википедия страхования, 07.08.2019