Развязка взаимозависимости процедуры техосмотра и покупки ОСАГО совершенно никак не повлияет на стоимость полисов обязательной автогражданки и пойдет лишь на пользу отрасли, -уверен координатор движения «Общество Синих Ведёрок» и руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Пётр Шкуматов. По мнению эксперта, единственное что заметят автомобилисты – упрощение процедуры приобретения страхового полиса.

«Конечно же стоимость полисов не пойдет в рост вопреки циркулирующим в медиа пространстве слухам после отмены обязательного прохождения ТО при заключении страхового договора. По данным Российского Союза Автостраховщиков (РСА) в стране происходит всего лишь 2 тысячи дорожно-транспортных происшествий со средним убытком в 70 тысяч рублей по причине неисправности транспортных средств. Соответственно, убытки от подобных ДТП ежегодно составляют 140 млн рублей. В расчете на 40 млн полисов ОСАГО, которые страховщики ежегодно продают, это увеличение стоимости полиса в среднем на 3 рубля для каждого страхователя. Очевидно, что никакого повышения цены полисов произойти не может, просто потому что обозначенные 3 рубля являются карикатурно незначительной величиной, которая представляет из себя 0,05% относительно средней цены полиса ОСАГО в 5448 рублей за первое полугодие 2021 года. Никто из представителей страховой отрасли не будет заниматься подобным ребячеством поднимая стоимость ОСАГО для всех страхователей на 3 рубля.

Что касается определения компаниями стоимости ОСАГО для отдельных автовладельцев на основе конкретных характеристик технического состояния их автомобилей, то исходя из рисков, связанных с частотностью ДТП по причине неисправности транспортных средств при среднем размере страхового возмещения, страховщики также ничего предпринимать не будут. Любые действия, направленные на проведение какой-либо экспертизы технического состояния, минимум на два порядка превысят по цене убытки, которые могут возникнуть по причине неисправности автомобиля. Страховщики не обязаны и не станут заниматься подобными вещами ввиду ничтожности вклада подобного типа ДТП в общую структуру аварийности.

Сегодня для определения базовой стоимости полиса ОСАГО страховые компании

используют множество специальных тарифных факторов. Это право им дано поправками в федеральный закон «Об ОСАГО», которые были приняты и вступили в силу в 2020 году. Даже если после развязки техосмотра и ОСАГО в перечне из нескольких десятков тарифных факторов появится парочка новых – это ровным счетом ничего не изменит для большинства, а то и всех российских автомобилистов. Прежде всего любые тарифные факторы используются для определения величины риска, который создает тот или иной автомобиль. Но, как признавались многие андеррайтеры из ряда крупных страховых компаний, основное влияние на аварийность оказывают опыт водителя и ежегодный пробег автомобиля. Соответственно, чем меньше у водителя стаж и больше ежегодный пробег у его транспортного средства, тем вероятнее он станет участником и, возможно, виновником ДТП. Конечно, есть пограничные ситуации, например у автомобилей со слишком маленьким пробегом, когда люди выезжают исключительно на дачу, аварийность в расчете на пробег увеличивается. Даже при наличии большого стажа за рулем, при отсутствии регулярной практики вождения вероятность попадания в ДТП возрастает.

Ещё одна очевидная причина, по которой никто из страховщиков не станет увеличивать стоимость ОСАГО после отвязки техосмотра – подобные действия негативно отразятся на компаниях из-за действующей конкуренции за страхователей, которая возникла между представителями отрасли вследствие индивидуализации тарифов обязательной автогражданки. Если стоимость полиса в конкретной страховой компании покажется автовладельцу излишне высокой, он может уйти к конкурентам, предложившим страховку по более низкой цене. Стоимость привлечения страхователя в компанию на рынке ОСАГО достаточно высока, и потеря клиента уж точно не стоит 3-х рублей».

Википедия страхования